das AUTO MOTOR UND SPORT

Die Rallye der rauhen Ritte

Die Schlangenmensche sind unter uns!



Test Triumph TR 3

UNTER PRIMITIVPERSONEN
NEUER 1,5 LITER LOTUS

HEFT 9
26. APRIL 1958

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

„Verursachen eines Herzschlages"

(Siehe „Ganz kurz", Heft 7)

„Während einer aufregenden Szene des französischen Films ‚Fanfan, der Husar' erlag nach Angaben der Polizei der 93jährige ehemalige k. u. k. General Friedrich von Scheuer in einem Grazer Kino einem Herzschlag. Von Scheuer, einer der am meisten ausgezeichneten Generale der ehemaligen österreichisch-ungarischen Armee, wurde tot in seinem Sessel gefunden, als die Zuschauer das Kino verließen."

So zu lesen in der WELT vom 28. 3. 1958. – Glücklicherweise hat sich der Vorfall nicht in Offenbach ereignet, sonst hätten die Hinterbliebenen den Filmproduzenten möglicherweise wegen „fahrlässiger Tötung" vor den Kadi gebracht. – Dieser konstruierte Kausalzusammenhang dürfte bewirken, daß die Haftpflicht des Verurteilten an die Hinterbliebenen zahlen muß. War das die Absicht? Denn man könnte auch umgekehrt argumentieren: Wer derartig herzkrank ist, gehört nicht an das Steuer eines am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Fahrzeuges. Es sind Situationen denkbar, in denen ein schwer Herzkranker durch Schreck fahruntüchtig wird und so andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Was also hat ein so kranker Mensch überhaupt am Steuer eines Fahrzeuges zu suchen? – Es gibt merkwürdige Zufälle. Hoffentlich findet sich der, der dieses Urteil zu verantworten hat, nicht eines Tages in der gleichen Situation!

Norbert Grieser, Kroppach

Diktatur der Versicherungen

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 6)

Zum Brief von Herrn Harald Stock, Unterschondorf, läßt sich folgendes sagen:

Nach dem Versicherungsvertragsgesetz § 68 steht dem Versicherer bei Wagniswegfall die volle Prämie für die laufende Versicherungsperiode zu. Da dies Problem aber strittig ist und vor allen Dingen der allgemeinen Auffassung von Gerechtigkeit widerspricht, außerdem nicht dazu angetan ist, das Ansehen der Versicherungen zu fördern, rechnen die Versicherer in derartigen Fällen nach dem Kurztarif ab. Wenn die Prämie nicht, wie im vorliegenden Falle, für 6 Monate im voraus bezahlt worden wäre, sondern nur für 3 Monate des neuen Versicherungsjahres, dann stünde dem Versicherer das Recht zu, seinem gewesenen Kunden noch eine (meist) saftige Rechnung hinterher zu präsentieren.

Eine Abrechnung nach dem Kurztarif kommt nicht in Frage, wenn statt des alten ein neuer Wagen angeschafft und bei derselben Gesellschaft weiterversichert wird. Dann kann dieser Wagen auch im Versicherungsvertrag an die Stelle des alten treten. Entweder wird die Versicherungsdauer durch diese Änderung nicht berührt, oder aber der Zulassungstag des neuen Wagens wird als Beginntermin festgelegt und die Prämie anteilig, d. h. in voller Höhe, angerechnet. Hierüber gibt § 6 (3) der jedem Versicherungsschein für Kraftfahrzeuge beigehefteten Allgemeinen Bedingungen für die Kraftverkehrsversicherung klipp und klar Auskunft, die für alle deutschen Versicherer maßgebend sein dürften. Aber ich kann mir nicht denken, daß ausländische Gesellschaften in Deutschland anders verfahren; sie würden sich ins eigene Fleisch schneiden.

Die Kaskoversicherung darf meiner Ansicht nach von einer unfallbedingten Reparatur-Rechnung keinen Abzug „neu für alt" machen, da bei einem eventuellen Verkauf des Wagens der gehabte Unfall bekanntgegeben werden muß und dies sich entscheidend auf den zu erzielenden Preis auswirken kann. Der Mindererlös dürfte die durch die Wiederherstellung des Fahrzeugs erfolgte Wertverbesserung ausgleichen. Verschiedene Gerichtsurteile sprechen gegen solche Gewohnheiten der Versicherer, einen Abzug „neu für alt" vorzunehmen.

Um aber lästige Klagereien zu vermeiden, empfehle ich, Versicherungen in vertrauenswürdigere Hände zu legen.

Hermann Voigtritter, Versicherungen, Hamburg-Volksdorf

Erst mal Führerschein entziehen?

(Siehe „Ganz kurz", Heft 7, und „Briefe an die Redaktion", Heft 8)

Und was sagt Herr Dr. Josef Kiechle, Amtsgericht München, Verkehrsgericht, zu einliegendem Artikel? Vielleicht ist der SPIEGEL doch besser informiert, als manchem angenehm ist.

Sabine Hertslet, Rheinbreitach/Bad Honnef

Die Zweifel, die Herr Dr. Kiechle in seinem Brief gegenüber dem auch von uns zitierten SPIEGEL-Bericht äußerte, wurden inzwischen durch folgendes Edikt des bayerischen Justizministers Willi Ankermüller an die bayerischen Richter beseitigt, das in zahlreichen Zeitungen erschien: „Die Tatsache allein, daß ein Beschuldigter ein Rechtsmittel oder einen Rechtsbehelf eingelegt hat, darf nicht zu seinen Ungunsten ausgelegt werden." Und aus weiteren Zeitungsberichten ging hervor, daß es ausgerechnet Herr Dr. Kiechle war, der der Coburger Kraftfahrerin Lieselotte Eichmüller wegen ihres Einspruchs gegen einen Strafbefehl den Führerschein entziehen wollte! Red.

Die Animatoren

(Siehe Heft 7, Seite 33)

Ich habe mich über Ihren Artikel „Die Animatoren" sehr gefreut. Nicht nur, weil sich endlich ein paar Männer mit den nötigen Fachkenntnissen und dem nötigen Idealismus zusammengetan haben, um das Niveau des Motorsports in Deutschland und damit vielleicht auch in anderen Ländern wieder zu heben, sondern auch, weil sie die Mängel in der Organisation von Rennen bzw. den mangelnden Mut der Veranstalter aufgezeigt haben.

Leider ist es bei uns in Österreich genauso, wenn nicht noch schlechter. Außer dem Großen Bergpreis von Österreich auf dem Gaisberg, dem Flugplatzrennen in Aspern und dem Großen Preis von Österreich für Motor-

räder in Salzburg sowie der Austria Rallye und der Alpenfahrt gibt es bei uns keine internationalen Veranstaltungen auf diesem Gebiet. Das übrige beschränkt sich auf „Rund um den Kirchturm-Rennen" und ein paar Wertungsfahrten.

Es wäre gerade hier zu begrüßen, wenn man von zuständiger Seite darangehen würde, nach Ihrem Muster Lehrgänge für talentierte Fahrer zu veranstalten. Leider verwechselt man das hier nur allzuoft mit der Heranziehung von Halbstarken hinter das Lenkrad. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß viele Fachleute und auch ich persönlich es begrüßen würden, wenn man für Käufer und Fahrer von schnellen Sportwagen (ab ca. 160 km/st) einen Führerscheinzusatz einführen würde, der sich auf eine Sonderprüfung beschränkt, die sich vor allem mit der Testung des Reaktionsvermögens und dem fahrerischen Können bzw. Sicherheit befaßt.

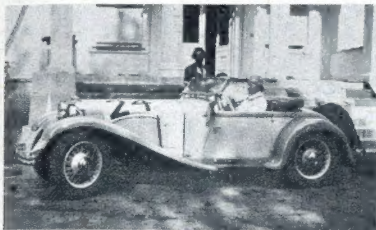
Dem neugegründeten „DSK" wünsche ich viel Erfolg!

Peter Tollerian, Salzburg

Geliebte Roadster

(Siehe „Briefe an die Redakion", Heft 7)

Den Ausführungen des Herrn Dr.-Ing. K. H. Alt in Itzehoe möchte ich voll und ganz beipflichten. Auch ich war früher (vor 30 Jahren) ein begeisterter Roadster-Fahrer – sehr zum Leidwesen meiner Frau –, aber heute fühle ich mich in meiner Limousine doch wohler. Ich verstehe jedoch sehr gut, daß besonders jüngere Leute den sportlichen Roadster nach wie vor lieben, denn sie kennen ja noch nichts von Rheuma durch Zugwind.



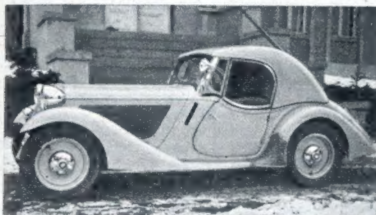
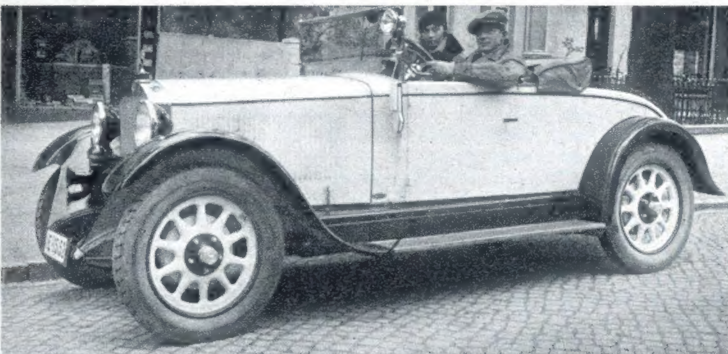


Bild links: 3,7 Liter Mercedes, Typ Mannheim, 1932. Müde Maschine, hervorragende Bremsen. Durch Unterdruck gesteuerter Schnellgang für alle Gänge. Nur 12–15 cm Bodenfreiheit; daher im Gelände schwierig. Sehr gute Straßenlage. Ein elegantes, aber nur äußerlich sportliches Fahrzeug.

Bild links unten: BMW 2 Liter 55 PS, 3 Vergaser, mit abnehmbarem Winterdach und festen Seitenscheiben. Damals der sportliche Zweisitzer mit hervoragenden Eigenschaften.

Bild unten: 8/38 DS-Mercedes 1928. Durch höhere Verdichtung ansprechende Leistungssteigerung, Spitze 105 km/st. Viele Erfolge in Zuverlässigkeits-, Gelände- und Sternfahrten.

Günter Lehmann, Hamb.-Hochkamp



Peugeot 403 und 203

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 7)

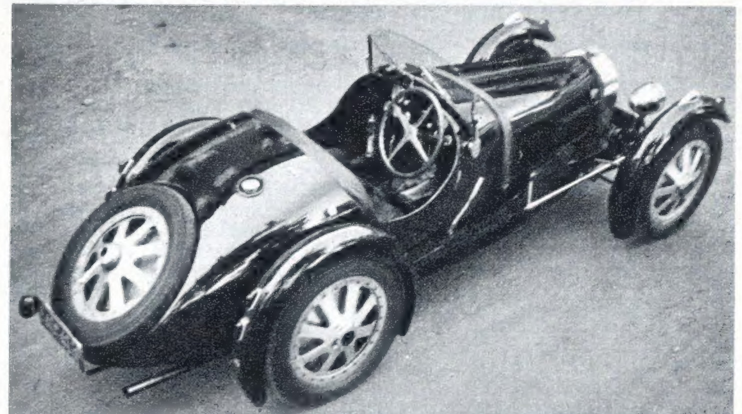
Durch seinen häufigen Aufenthalt im Saarland glaubt Herr Graach den Peugeot 403 gut zu kennen. Demnach sind die Tester scheinbar grundsätzlich darauf aus, auf billige Art ein Fahrzeug zu fahren, wenn sie jedesmal unbedingt für einen Test ein Fahrzeug auch wirklich zur Verfügung gestellt haben wollen. Es müßte doch, so scheint es nach Auffassung von Herrn Graach, genügen, daß man sich irgendwo aufhält, wo ein zu testendes Fahrzeug häufiger gefahren wird. Es geht jedenfalls aus der Zuschrift nicht hervor, daß Herr Graach jedesmal einen Peugeot 403 gefahren hat. Als vorsichtiger Mensch würde ich mir kein Urteil über eine Sache erlauben, wenn ich mich nicht selbst davon überzeugt hätte. Andernfalls sieht jedes Urteil nicht mehr nach Objektivität aus. Auch aus den angeführten angeblich so zahlreichen Mängeln, die Herr Graach am Peugeot 403 gerne wissen möchte, geht hervor, daß er von Erfahrung am eigenen Leibe mit dem Peugeot nicht getrübt ist.

Nachdem ich seit 1953 einen Peugeot 203 über 80 000 km gefahren hatte, und zwar innerhalb dieser km-Leistung 17 Rallyes mit schärfsten Bedingungen, glaube ich mich eher berufen, über dieses Fahrzeug ein Urteil abgeben zu können. Inzwischen fahre ich den zweiten 403 und habe nun Erfahrung mit Peugeot über weit mehr als 100 000 km. Zu den von Herrn Graach festgestellten Mängeln möchte ich nach eigener Erfahrung wie folgt Stellung nehmen: Ventil-Reparaturen 0,00 DM, an durchgerosteten (!) Zylinderkopfdichtungen und verschiedenfarbigen Kupplungsbelägen benötigte ich kein Stück. Ganz genau hat sich Herr Graach scheinbar mit den „Chromteilen" wie Stoßstangen usw. befaßt, die angeblich so leicht gelb werden. Es handelt sich nämlich in Wirklichkeit um nichtrostenden Stahl und nicht um Chrom. Woher also die gelbliche (anscheinend rostige) Färbung kommen soll, kann wohl nur Herr Graach erklären. Nach meiner Feststellung können diese Teile keinen Rost zeigen, weil es eben kein ver-

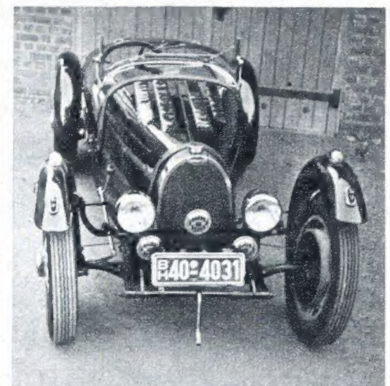
chromtes Eisen ist, wie sonst allgemein üblich, sondern eben nichtrostender Stahl. Selbst das im Winter oft verwandte Viehsalz auf den Straßen und Seewasser kann diesen Teilen nichts anhaben. Über das Kontaktplättchen der Hupe kann ich nichts sagen, da ich nie eines verloren habe, wie Herr Graach als Nicht-Peugeot-Fahrer. Scheinbar bin ich überhaupt sehr vom Glück begünstigt gewesen, denn von all den von Herrn Graach angeführten Unannehmlichkeiten bin ich verschont geblieben. Und von all den mir bestens bekannten Peugeot-Fahrern muß dieses Glück ebenso gepachtet sein, denn die ganzen aufgezeigten Mängel sind mir nie bekannt geworden, obwohl ich mich sehr viel mit anderen Peugeot-Fahrern über die Qualität dieses Wagens unterhalten habe. Zu der Lackempfindlichkeit möchte ich gar nicht Stellung nehmen, denn soweit mir bekannt ist, handelt es sich um deutsche Lacke, wie sie auch bei unseren deutschen Wagen verwendet werden. Obwohl mein Fahrzeug fast nur auf der Straße steht, habe ich keine Kratzer von Rockärmeln zu verzeichnen, kann also auch darüber nicht urteilen. Zum Kundendienst-Netz kann ich nur sagen, daß ich dasselbe nur benutze, um alle 3000 km Öl zu wechseln und Schmierdienst machen zu lassen, obwohl dies auch an jeder Tankstelle geschehen könnte. Aber aus Treue zum guten Kundendienst möchte ich den Kundendienst-Werkstätten diesen Verdienst gönnen, da ich ihnen ansonsten nichts zu verdienen geben kann. Nicht einmal zum Abschleppen für einen hangaufwärts abgestellten Wagen, der kein Benzin mehr nach vorn zum Motor bekam, mußte ich eine Kundendienst-Werkstatt bemühen.

Herbert Quadflieg, Köln

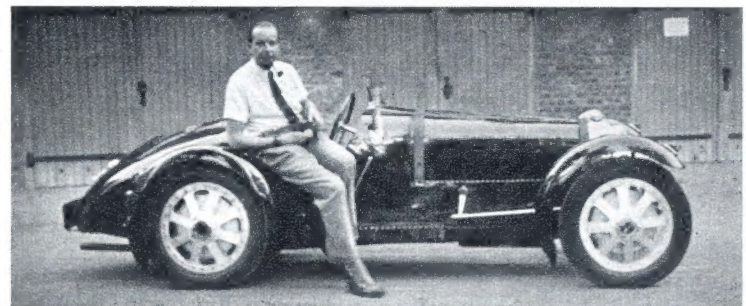
Des Chefredakteurs alter Bugatti



Sehr geehrter Herr Wieselmann! Ihr alter Bugatti, der auf Umwegen 1952 in meine Hände gelangte, steht wohlgepflegt in meiner Garage. Ich stellte damals fest, daß er von Ihrem Nachfolger mit viel Liebe und Geld, aber wenig Sachkenntnis wieder zurechtgemacht worden war. Ich mußte also nochmal von vorn anfangen. Leider konnte ich die alten Armaturen nicht wieder beschaffen, die neu eingebauten haben aber den Vorteil, daß sie funktionieren. Das Original-Lenkrad fand ich im Schrott und ließ es wiederherstellen. Alles andere sehen Sie auf den Fotos. Es ist schade, daß der Deutsche Bugatti-Club nicht sehr aktiv ist, aber die Dinge liegen eben bei uns anders als in England. Ich habe mich aber sehr gefreut, daß in AUTO, MOTOR und SPORT und in der MOTOR-REVUE ab und zu liebevoll an unseren alten Freund Bugatti gedacht wird.



Maximilian Graf von Korff-Schmising, Hamburg-Blankenese



Nicht die Amerikaner als Vorbild!

Es ist mir unverständlich, woraus Herr Oswald schließt, daß amerikanische Wagen länger ihren Wert behalten als deutsche? Er sollte wissen, daß – wenigstens in den USA – gebrauchte deutsche Wagen sogar nach 2 und 3 Jahren kaum an Wert verlieren, während die einheimischen Ungeheuer nach einem Jahr schon bis zum halben Kaufpreis heruntergehen. Und „daß die Amerikaner in der äußeren Form den Deutschen stets um einige Jahre voraus sind", hat mich noch mehr erschreckt. Der kalte Schweiß bricht mir aus, wenn ich mir vorstelle, daß in Deutschland in einigen Jahren Wagen mit „fins", vorgetäuschten Luftlöchern, 6 Meter

Länge und anderem Unsinn herauskommen. Nein, bitte nicht die Amerikaner als Vorbild! Sogar hier in den USA macht sich der Widerwille gegen die geschmacklose, unsachliche und protzige Form der neuen Autos mehr und mehr bemerkbar – zugunsten der deutschen, französischen und anderer Wagen. Ich hoffe, daß der deutsche Wagen auch in der Zukunft „deutsch" bleibt: sachlich, gut, zuverlässig und preiswert. Solch ein Wagen wird in vielen Jahren modisch nicht veralten, wie sich am Beispiel des Volkswagens gut beweisen läßt. William F. Beutel, Baltimore (USA)



Kaspertheater

Daß unser Verkehr manchmal wie ein Kaspertheater anmutet, ist ja leider wahr. Trotzdem war ich erstaunt, diesen Zustand jetzt in dieser Wagenbeschriftung behördlich bestätigt zu sehen!

Felix Höhne, Hamburg-Altona

Das gestohlene Auto

(Siehe Heft 6, Seite 18, und Heft 8, Seite 4)

Die Erfahrung, daß Lenkradschlösser keine große Sicherheit gegen einen Diebstahl bilden, mußte ich auch schon machen. Vor einigen Jahren wurde mein Volkswagen, ausgerüstet mit einem Lenkradschloß, gestohlen. Allem Anschein nach benötigte der Dieb zur Beschädigung des Lenkradschlosses noch nicht einmal den Wagenheber, wie Herr Enders in seiner Zuschrift in Heft 8 erwähnt; es genügte, das Lenkrad einige Male mit Gewalt hin- und herzudrehen, um den Zapfen abzubrechen. Die Lenkradschlösser in ihrer heutigen Ausführung bieten deshalb keinen Schutz gegen unbefugte Ingangsetzung des Wagens. Dieter Lehmann, Stuttgart

Die Powerslide-Saga

(Siehe Heft 7, Seite 24, und Heft 8, Seite 4)

Als eifriger Leser Ihrer stets sehr interessanten Zeitschrift kann ich die Ausführungen von Herrn von Kenschitzki nicht ganz ohne Widerspruch hinnehmen. So lehrreich die Betrachtung ist, so glaube ich doch, daß der Verfasser in einem wesentlichen Punkt geirrt hat. Unter anderem behauptet er folgendes:

„Optimale Seitenführung und damit größte Kurvengeschwindigkeit ist nur mit einem kräftefrei rollenden Rad zu erreichen, d. h. einem Rad, welches weder gebremst noch beschleunigt wird. Die alte Weisheit: Mit Gas durch die Kurve – gilt nur, wenn man nicht schon an der Haftgrenze in die Kurve hineinging."

Bevor ich den Gegenbeweis für diesen Satz anzutreten versuche, möchte ich noch auf einen Artikel hinweisen, den ich vor etlichen Jahren in Ihrer Zeitung las. Es wurde dort von einem Rennfahrer berichtet, der infolge plötzlichen Ausbleibens der Vortriebskraft (ich glaube, es handelte sich um den Bruch einer Halbachse) aus der Kurve herausflog. Da mir die von Herrn v. K. so anschaulich in Kreisform dargestellte Reifenhaftfähigkeit bekannt war, suchte ich den Grund für diese zunächst merkwürdig erscheinende Tatsache und fand schließlich folgende Erklärung:

Plötzliches Durchtreten des Gaspedals äußert sich an den Hinterrädern durch Einsetzen der Vortriebskraft. Da das Fahrzeug aber nach dem Gesetz der Beharrung seinen ursprünglichen Bewegungszustand beibehalten möchte, wird es der durch diese Vortriebskraft einsetzenden Beschleunigung einen Widerstand entgegensetzen. Dieser Widerstand wird im Gesamtschwerpunkt des Fahrzeugs einschl. Fahrer angreifen. Damit entsteht am Fahrzeug ein Drehmoment von der Größe B (Vortriebskraft am Rad) mal h (Abstand des Gesamtschwerpunkts vom Boden). Dieses Drehmoment bewirkt die ja bekannte dynamische Achslastverlagerung, d. h. die Vorderachse wird beim Beschleunigen entlastet, die Hinterachse wird zusätzlich belastet. Die Größe der an der Hinterachse nun auftretenden Mehrbelastung ergibt sich aus folgender Gleichung:

$$B \cdot h = P' \cdot s$$

(P' = zusätzliche Hinterachslast – s = Radstand)

Daraus $$P' = \frac{B \cdot h}{s}$$

Das Verhältnis zwischen Beschleunigungskraft und zusätzlicher Hinterachsbelastung ist also gleich dem Verhältnis zwischen Radstand und Schwerpunktabstand vom Boden, denn beide Drehmomente müssen ja gleich groß sein. Selbstverständlich muß nun durch die Achslasterhöhung der Hinterräder im gleichen Verhältnis die Reifenhaftfähigkeit wachsen. Das bedeutet aber, daß durch plötzliches Gasgeben in der Kurve die Reifenhaftung am Boden erhöht werden kann und damit unter gewissen günstigen Umständen ein Reifen, der vorher an der Grenze seiner Haftfähigkeit war, trotz der nun auftretenden Vortriebskraft wieder unter diese Gesetze gebracht werden kann.

Mit anderen Worten: Eine Kurve wird mit hohem Tempo ohne Gas durchfahren. Durch die enorme Fliehkraft ist die Hinterachse am Wegrutschen oder vielleicht auch schon ausgebrochen. Durch plötzliches Gasgeben kann dieses Ausbrechen nun unterbrochen und der Wagen damit wieder abgefangen werden.

Betrachtet man Powerslide unter diesem Gesichtspunkt, so wird einem verständlich, weshalb gerade bei Rennen, wo doch nahezu in jeder Kurve die Reifenhaftgrenze erreicht wird, sämtliche Kurven mit Gas durchfahren werden. Allerdings genügt nicht einfach wildes Gasgeben, um ein Schleudern zu vermeiden, sondern die Beschleunigungskraft will genau dosiert bzw. auf die Konstruktionseigenart des betreffenden Fahrzeugs abgestimmt sein. Denn die aus Vortriebskraft und Fliehkraft entstandene Resultierende muß auf jeden Fall kleiner sein als das durch die zusätzliche Hinterachsbelastung nun vergrößerte S (siehe Bild 3 der Powerslide-Saga).

Walter Gruber, Nürnberg

CASTROL

Tonangebend!

IN DER SCHMIERSTOFFORSCHUNG



1935 CASTROL verwendet in Motorölen einen neuen Wirkstoff zur Minderung des Zylinderverschleißes (DRP. 701 121). – Eine organische Chromverbindung schützt die Zylinderwände gegen Korrosion beim Kaltstart.

1935 CASTROL setzt seinen Ölen Additive zu, die den Motor sauber halten (DRP. 701121). – Ruß, andere Verbrennungsprodukte und Alterungsstoffe werden in Schwebe gehalten und fortgespült; der Motor bleibt sauber.

1938 CASTROL bringt erstmalig dünnflüssige Öle heraus. Ein wegweisender Erfolg: Leichteres Starten, besseres Anzugsvermögen, geringerer Kraftstoffverbrauch.

1949 CASTROL führt neue Wirkstoffe ein, wodurch die Schmierfähigkeit des Motorenöles wesentlich länger erhalten bleibt (DBP. 832 029 und 832 030). Erhitztes Motorenöl oxydiert, CASTROL-Oxydations- und Korrosions-Inhibitoren verringern diese Gefahr weitestgehend.

1951 CASTROL bringt Hypoid-Getriebeöle auf den Markt mit Wirkstoffen gegen Fressen, Pitting- und Riefenbildung (Brit. Patente 561 898, 561 941, 588 864).

1953 CASTROL entwickelt mit CASTROLITE ein ausgewogenes Mehrbereichsöl zum normalen Preis.

1957 Der Bericht des Coordinating Research Council der USA des Jahres 1957 legt dar, daß Zinkdialkyldithiophosphat der beste Schutz gegen Nocken- und Stösselverschleiß ist. – CASTROL verwendet bereits seit 1949 diesen Wirkstoff.

1958 Mit CASTROL kaufen Sie die Erfahrung einer Generation von Schmierstoffspezialisten.

DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT MBH. HAMBURG

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

26. APRIL 1958 9
35. JAHRGANG

INHALT



Unser Titelbild
Den TR 3 mit abgenommenen Seitenteilen fotografierte Julius Weitmann. Für das Gelände ist der TR 3 wegen seiner geringen Bodenfreiheit übrigens nicht sehr gut geeignet.

Sport im Alltags-auto

Keineswegs sind Supersportwagen notwendig, wenn man sich ernsthaft und mit Erfolg und Vergnügen am Automobilsport beteiligen will. Normale Serienwagen tun es auch. Diese Fotos wurden bei der Slalom-Prüfung der Rallye Solitude aufgenommen. Beim Slalom kommt es darauf an, daß man mit dem Auto umgehen kann, und es ist durchaus möglich, wie hier auf der Solitude demonstriert wurde, mit dem VW schnellere Zeiten als mit dem Porsche Carrera zu fahren.
Fotos: Weitmann









Paragraphen contra Vernunft?

Seit Jahrtausenden reichen zehn Gebote aus, um den Menschen zu sagen, was böse und was schlecht, was falsch und was richtig ist. Dicke Bände mit Gesetzen und Vorschriften, die wiederum in umfangreichen Wälzern kommentiert und erklärt werden müssen, haben es dagegen in den letzten 50 Jahren nicht fertiggebracht, dem Menschen ein klares Bild darüber zu vermitteln, wie er sich im Straßenverkehr zu verhalten hat, ohne mit den Paragraphen in Konflikt zu kommen.

Seit einigen Monaten kennen wir wieder eine Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften. Man sollte meinen, daß es sich hier um eine Vorschrift handelt, die keinerlei Zweifel aufkommen läßt. Aber die Praxis beweist das Gegenteil.

Auf der Ausfallstraße einer norddeutschen Großstadt fährt in der abendlichen „rush hour" ein Kombiwagen mit brennender Parkleuchte, die nach französischem Vorbild unmittelbar unter dem Wagendach angebracht ist. Diese zusätzliche Beleuchtung irritiert selbstverständlich die Fahrer der folgenden Fahrzeuge, weil sie die Parkleuchte mit dem Blinker verwechseln und deshalb der Meinung sind, der Kombiwagen wolle links abbiegen.

Einer nimmt sich ein Herz und will den „Verkehrssünder" belehren. Zu diesem Zweck läßt er den Beifahrer das Fenster herunterkurbeln und setzt sich auf gleiche Höhe mit dem Kombiwagen. Dabei wird die 50 km/st-Grenze leicht überschritten. Der Kombiwagen-Fahrer versteht Gesten und Zurufe des Beifahrers offensichtlich nicht. Er erhöht aber seine Geschwindigkeit. Da die folgende Kolonne mittlerweile aufgeschlossen hat und ein Einscheren nicht mehr möglich ist, entschließt sich der Fahrer, der es so gut meinte, den Kombiwagen unter Mißachtung der Geschwindigkeitsvorschriften zu überholen. Zu diesem Manöver wird er auch durch den Gegenverkehr gezwungen. Nach dem Überholen wird wieder 50 km/st gefahren.

Wenig später wird der verhinderte Weltverbesserer von einer Polizeistreife gestoppt. In diesem Augenblick fährt der Kombiwagen mit immer noch brennender Parkleuchte vorbei, ohne von den Hütern des Gesetzes behelligt zu werden. Die notwendigen Erklärungen, warum die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit überschritten wurde, überzeugen weder den Streifenführer noch seinen Begleiter. Auch der Hinweis nicht, daß der Kombiwagen immer noch den Verkehr gefährdet und eigentlich doch ein lohnenderes Ziel für die Polizei sei.

Der Kavalier zahlt 5 DM und schweigt, weil er es nicht auf eine Gerichtsverhandlung ankommen lassen will, bei der zwei Polizisten die Schwurhand erheben. Deswegen werden ihm von einem Bekannten, der von Beruf Verkehrsrichter ist, später Vorwürfe gemacht. Es wird da unter anderem von Förderung der Willkür in einem Rechtsstaat gesprochen und von einem Verkehrsnotstand, der es rechtfertige, wider den staatlichen Stachel zu löcken. Ob aber dieser Notstand schon bei einer brennenden Parkleuchte oder erst bei dem brennenden Anhänger eines Tanklastzuges gegeben ist, darüber weiß selbst der Jurist nichts zu sagen.

R. K.

Ganz kurz

NSU-Alfa Romeo

Die NSU-Werke in Neckarsulm schlossen mit Alfa Romeo in Mailand einen Vertrag, der eine enge Zusammenarbeit besonders auf dem Gebiet des Verkaufs vorsieht. Die praktischen Auswirkungen bestehen zunächst darin, daß NSU die Alfa-Romeo-Personenwagen nach Deutschland importiert und Kundendienst und Ersatzteilversorgung übernimmt. Dem für später vorgesehenen Verkauf des Prinz in Italien durch Alfa Romeo stehen vorläufig noch Zoll- und Lizenzschwierigkeiten entgegen. Ab 1. Mai soll das 1,3 Liter Giulietta-Programm (Giulietta Berlina 53 PS, Giulietta T. i. 65 PS, Giulietta Sprint 70 PS und Giulietta Sprint Veloce 90 PS) verkauft werden, später auch die Giulietta Sprint Spezial (100 PS) und der Alfa Romeo 2000 (2 Liter, 105 PS). Für den Verkauf des Prinz in Deutschland ist die Zusammenarbeit mit Alfa Romeo insofern von Bedeutung, da viele der früheren NSU-Motorrad-Vertragshändler andere Automobil-Hersteller vertraten und an diese durch Exklusivverträge gebunden waren, so daß sie den Prinz nicht verkaufen konnten. Mit den Alfa-Romeo-Fahrzeugen kann NSU nun diesen Händlern ein eigenes breiteres Verkaufsprogramm bieten.

2200 Volkswagen

täglich werden zur Zeit hergestellt. In dieser Zahl sind 400 Transporter mit enthalten. Zur Zeit arbeiten 42 000 Menschen in den verschiedenen VW-Werken.

Auf 7000 Wagen

will Porsche die Produktion in diesem Jahr steigern. 1957 wurden 5166 Fahrzeuge vom Typ 356 hergestellt.

Deutsche Volvo-Fabrik?

Um auf dem europäischen Gemeinsamen Markt konkurrenzfähig bleiben zu können, befaßt sich die schwedische AG Volvo, die vor einiger Zeit in Frankfurt eine Verkaufsniederlassung eröffnete, mit Plänen zur Errichtung eines Filialbetriebes in Westdeutschland.

In der Schweiz

hat der Anteil der deutschen Fahrzeuge am Personenwagenbestand im Jahr 1957 weiter zugenommen. Frankreich verdrängte die USA auf den dritten Platz. Die folgende Übersicht über den Schweizer Personenwagenbestand, geordnet nach Herkunftsländern, gibt den Stand vom 30. September 1957 wieder.

	Stück	%	(% 1956)
Deutschland	148 231	42,7	(39,9)
Frankreich	56 057	16,2	(15,9)
USA und Kanada	53 777	15,5	(17,3)
Großbritannien	49 493	14,3	(15,3)
Italien	37 506	10,8	(11,1)
Tschechoslowakei	1 369	0,4	(0,4)

Der Gesamtbestand erhöhte sich von 308 679 auf 364 650. An der Spitze aller Marken steht der Volkswagen mit 59 692 (1956 49 627) vor Opel (43 813), Ford (33 469) und Fiat (33 458). In der Schweiz sind noch über 18 000 Wagen aus der Vorkriegszeit und 16 865 aus den Baujahren 1946 und 1947 in Betrieb. 8000 Wagen aus der Zeit vor 1947 wurden im vergangenen Jahr außer Betrieb gesetzt.

Aufgegeben

haben die wie Triumph jetzt zum Grundig-Konzern gehörenden Adlerwerke in Frankfurt die Zweiradproduktion. Die Lizenzproduktion des Borg-Warner-Overdrive wird fortgesetzt.

In Fluß gekommen

ist die Entwicklung auf dem Gebiet der Benzinpreise endlich dadurch, daß die BV Aral-AG und bald danach auch die übrigen großen Mineralölfirmen die Preise in den süddeutschen Preiszonen V und VI herabsetzten.

Jubiläumszahlen

Dr.-Ing. S. Meurer, MAN Nürnberg, am 9. Mai 50. Geburtstag.
100 000 Goggomobile am 28. März.

Hans Bretz,

Vizepräsident des ADAC, erhielt den jährlich vergebenen „Dieselring" des Verbandes der Motorjournalisten. Der Dieselring enthält einen in Gold gefaßten Splitter des ersten Dieselmotors der Welt. Seine bisherigen Träger sind Professor Dr. Linden, Präsident der Bundesverkehrswacht, Konsul Erhard Vitger, ehemals Ford-Generaldirektor, und Generaldirektor Gülcker, Vorsitzender des HUK-Verbandes.

„Schwarzausbildung"

Als „Schwarzausbildung unter polizeilicher Aufsicht" greift der Verband der Frankfurter Kraftfahrlehrer die vom ADAC mit einem Kostenaufwand von 150 000 DM geschaffene Möglichkeit, sich auf dem Verkehrsübungsplatz Rebstock ohne Führerschein in Begleitung eines Führerscheininhabers im Fahren zu üben. – Abgesehen davon, daß eine solche Einrichtung dem Geschäft der Fahrlehrer nicht wehtun kann, weil eine Fahrschulausbildung im normalen Straßenverkehr außerdem noch notwendig ist, halten wir es für sehr bedauerlich, wenn dieser Protest die allgemeine Einstellung der Frankfurter Fahrlehrer wiedergeben sollte. Sie sind anscheinend der Meinung, daß ihre Fahrschüler bei ihnen so perfekt fahren lernen, daß jegliche Übungsmöglichkeit außerhalb der Fahrschule überflüssig ist.

Sicherheitsgurte

an den Vordersitzen sind für alle Behörden-Dienstfahrzeuge in New York vorgeschrieben.

Auch für Jugoslawien

sind Triptyk bzw. Carnet nicht mehr erforderlich. Verlangt werden weiterhin Paß, Visum und grüne und gelbe Versicherungskarte.

Leicht erhöht

haben sich 1957 die Zahlen der Unfalltoten in Italien (von 6776 auf 6855) und England (von 5367 auf 5550).

Zurück zur Vorfahrt

Kassel, Musterstadt des Rechts-vor-links-Verkehrs, mußte jetzt eine verkehrsreiche Querverbindung in der Innenstadt wieder zur vorfahrtberechtigten Straße erklären, da während der Hauptverkehrszeit große Stockungen entstanden.

Polizei gespielt

Wegen vorsätzlicher Straßenverkehrsgefährdung verurteilte das Darmstädter Schöffengericht einen Rechtsanwalt aus Köln zu 300 DM Geldstrafe. Er hatte auf der Autobahn Frankfurt–Mannheim einen Lastzug überholen wollen, der ihn jedoch dabei durch Linksfahren behinderte. Als er den Lastzug dennoch überholt hatte, stoppte der Rechtsanwalt vor dem Lastzug, um die Personalien des Fahrers festzustellen. Der Lastzugfahrer versuchte daraufhin, links an ihm vorbeizuziehen, worauf der Rechtsanwalt seinen Personenwagen ebenfalls nach links steuerte und dadurch den Lastzug auf den Grünstreifen zwang. Der Lastzug wurde dabei beschädigt. Das Gericht erkannte zwar das Recht jedes Verkehrsteilnehmers an, die Personalien eines anderen festzustellen, der ihn geschädigt oder behindert habe. Dieses Recht dürfe aber auf einer so dicht befahrenen und gefährlichen Strecke wie zwischen Frankfurt und Mannheim nicht in der geschehenen Weise ausgeübt werden, da dadurch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden könnten.

Nicht elastisch,

wie es in der Überschrift hieß, sondern elektrisch sperrbar ist das in Heft 8 auf Seite 47 beschriebene Differential.

Kein Aprilscherz

war, wie manche Leser vermuteten, die Geschichte vom VW-V8 in Heft 8. Der Umbau wurde tatsächlich so durchgeführt.

Die neue Gruppe

Zum Zusammenschluß von Daimler-Benz und Auto Union

Die europäischen Automobilfabrikanten, die auf der Sonnenseite der Nachkriegskonjunktur bisher eifrig investierten, produzierten und ihre Erzeugnisse mit zum Teil recht langen Lieferfristen verteilten, widmen neuerdings einer anderen Form des Wirtschaftens große Aufmerksamkeit. Sie rüsten zum Konkurrenzkampf, der sich im Zeichen des Gemeinsamen Marktes zu einer Schlacht der Konzerne um kontinentale Marktanteile entwickeln wird. Vorbei sind die unbeschwerten Zeiten des betrieblichen Wiederaufbaues und der in gewissem Rahmen abgesteckten Absatzgarantien. Der bevorstehende Wettbewerb, darüber herrscht unter den Beteiligten allseits Klarheit, wird hart und ohne Schonung schwächlicher Partner geführt. Hält man sich vor Augen, daß die Wirtschaftsintegration den europäischen Handelsraum in amerikanische Dimensionen hineinwachsen läßt, dann ist die Betriebsamkeit verständlich, mit der die Produzenten um die Gewinnung günstiger Ausgangspositionen bemüht sind.

Wichtigstes Resultat dieser in allen Werken Europas fieberhaft vorangetriebenen Vorbereitungen ist der Zusammenschluß zweier großer Automobilfirmen in Westdeutschland. Die Daimler-Benz AG hat mit Wirkung vom 1. Januar 1958 die qualifizierte Mehrheit der GmbH-Anteile der Auto Union in Düsseldorf/Ingolstadt erworben. Sie besitzt nunmehr 85 Prozent des unlängst auf 30 Millionen DM erhöhten Stammkapitals, das zuvor im wesentlichen von der Maximilianshütte (26 Prozent), der Ernst Göhner AG in Zürich (33 Prozent) und dem Bankhaus Sal. Oppenheim u. Cie in Köln (13 Prozent) gehalten wurde.

Unschwer läßt sich hinter dieser Transaktion die unkonventionelle Realistik des Stahl-Industriellen Flick erkennen. Friedrich Flick, dessen Beteiligung an der Daimler-Benz AG in der letzten Hauptversammlung mit 37,5 Prozent des Aktienkapitals von insgesamt 72,5 Millionen DM ausgewiesen wurde, dürfte in letzter Zeit seinen Einfluß auf das Untertürkheimer Werk erheblich verstärkt haben. Diese Vermutung gründet sich auf die anhaltenden Interessenkäufe von Daimler-Benz-Aktien, die den Börsenkurs binnen Jahresfrist von 300 auf 454 Punkte ansteigen ließen und die nach allgemeiner Ansicht im Auftrag Flicks erfolgt sind. Die neue Verbindung zwischen Daimler-Benz und Auto Union ließ sich um so leichter bewerkstelligen, als die Flick-Gruppe über die Maximilianshütte bereits seit Jahren am Gesellschaftskapital der Auto Union beteiligt ist. Böse Zungen lästern, daß Flick – indem er sich weigerte, der Auto Union mit Investitionskrediten unter die Arme zu greifen – einen erfolgreichen Trick angewandt habe, um das Interesse der übrigen Gesellschafter am Düsseldorfer Werk zu schmälern und ihnen so den Verkauf ihrer Anteile zu „erleichtern".

Wie es um diese Dinge auch bestellt sein mag, Tatsache ist, daß Daimler-Benz und Auto Union in Zukunft eine gemeinsame Gruppe bilden. Das heißt jedoch nicht, daß sich im äußeren Bild ihrer Erzeugnisse zu Frontantrieb und Zweitakt der Mercedes-Stern gesellt. Generaldirektor Dr. Könecke – von dem übrigens die Anregung zum Zusammenschluß ausging – betont, daß an eine restlose Fusion beider Unternehmen nicht gedacht ist. Die Auto Union bleibt eine juristisch selbständige Tochtergesellschaft von Daimler-Benz unter Beibehaltung ihrer gegenwärtigen Geschäftsleitung und ihres eigenen Produktionsprogramms. Indessen wird die enge Zusammenarbeit beider Unternehmen zu folgenden positiven Resultaten führen:

1. Daimler-Benz / Auto Union ist der einzige Automobil-Konzern, dessen Fertigungsprogramm sämtliche Fahrzeugtypen vom Motorrad bis zum Schwerstlastwagen umfaßt. Das erlaubt eine optimale Angleichung an die Nachfragestruktur des Gemeinsamen Marktes und sichert eine gewisse Elastizität bei Konjunkturschwankungen, von denen die repräsentativen Fahrzeuge von Daimler-Benz in erster Linie betroffen werden können.
2. Die Daimler-Benz AG, die 1956 vom Volkswagenwerk umsatzmäßig erstmals um 150 Millionen DM überflügelt wurde, gewinnt durch Einbeziehung der Auto Union ihre Spitzenstellung zurück. Der Jahresumsatz der Daimler-Benz / Auto Union-Gruppe lag 1957 bei 2,2 Milliarden DM. Er wird nach Ansicht Dr. Köneckes 1958 auf 2,5 Milliarden DM (Daimler-Benz 2,0 Milliarden, Auto Union 0,5 Milliarden) ansteigen.
3. Daimler-Benz kann auf die Herstellung eines eigenen Mittelklasse-Wagens verzichten, der bereits bis zur Serienreife entwickelt wurde. Das bedeutet, daß Investitionen in Höhe von 150 Millionen DM eingespart werden können, die notwendig gewesen wären, um eine rentable Mindest-Stückzahl von 70 000 Wagen pro Jahr herzustellen.
4. Die Auto Union kann, gestützt auf ihre kapitalkräftige Muttergesellschaft, die Aufnahme der Serienproduktion ihres 600 ccm-Wagens in Ingolstadt, die durch finanzielle Schwierigkeiten immer wieder hinausgezögert wurde, beschleunigen. Gleichzeitig besteht Aussicht, das Düsseldorfer Werk, in dem die Dreizylinder-Typen weitergebaut werden, auf eine bessere Kalkulationsbasis zu stellen.
5. Der bisher größte Gesellschafts-Anteil an der Auto Union – die 33prozentige Beteiligung der Göhner AG – wird aus schweizerischem Besitz wieder in deutsche Hände übergeführt.

Es ist ein offenes Geheimnis, daß der Zusammenschluß in erster Linie der Auto Union zugute kommt. Zwar gibt es ein auf Zweitakt-Fahrzeuge eingeschworenes Publikum, dessen treuer Anhänglichkeit noch rund 60 000 Vorkriegs-DKW ihre derzeitige Existenz verdanken, und es trifft zu, daß die Ausbringung des Düsseldorfer Werkes trotz doppelschichtigem Betrieb mit dem Auftragseingang nicht Schritt zu halten vermag. Aber es ist ebenso wahr, daß es der Auto Union nach Verlust ihres sächsischen Stammwerkes nie so recht gelungen ist, sich in Westdeutschland erfolgreich zu etablieren. Das zu Anfang unbestritten günstige Zweirad-Geschäft – jedes vierte in der Bundesrepublik neu zugelassene Motorrad kam aus Ingolstadt – fiel der Zweiradkrise zum Opfer. Die 1950 auf dem Gelände der ehemaligen Rheinmetall AG in Düsseldorf aufgenommene Wagenfertigung stand zu Anbeginn unter schlechten Vorzeichen. Die unwirtschaftliche Aufspaltung der Produktion zwischen Ingolstadt und Düsseldorf sowie die übermäßige Abhängigkeit von Fremdlieferungen – so etwa bei den Karosserien – verhinderte die Bereinigung der Selbstkosten. Heute geht die Meinung dahin, daß die Verkaufspreise der Auto Union im Gegensatz zu denen zahlreicher anderer Firmen äußerst scharf kalkuliert sind und größere Gewinnrücklagen kaum ermöglichen. Die Produktion des Düsseldorfer Werkes liegt gegenwärtig bei 250 Personenwagen pro Tag, eine im Vergleich zur Auslieferung der übrigen namhaften Automobilfirmen relativ bescheidene Ziffer. Nachdem die Anlehnung der Auto Union an die Daimler-Benz AG ihr mit Sicherheit eine Stärkung der finanziellen Fundamente besorgen wird, darf eine Fortführung bewährter DKW-Traditionen auch im rauhen Wind des verschärften Wettbewerbs erwartet werden.

Herbert Matthes



Der Fahrkunst zweites Kapitel:

Unter Primitivpersonen

„Der Fahrkunst erstes Kapitel" im vorigen Heft galt dem schweren Anfang, der Überforderung der Fahrschule und der Geschwindigkeit als Element allen Fahrens. Auch diesmal geht es Reinhard Seiffert noch um einen Grundbegriff: das richtige Verhältnis des einzelnen Fahrers zu seiner Umgebung. Red.

Nicht weit ist es, so sahen wir, von der Geschwindigkeit zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Und wir stellten fest, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung ein willkürlicher Eingriff ist, der die lebendige Entwicklung des Verkehrs eigentlich nur stören kann, weil er eine starre Formel bedingt, eben die zur Zeit gültigen 50 km/st oder auch, wie es manche wollen, die 60 km/st. Nun hat aber – man konnte das in den letzten Monaten in allen Zeitungen lesen – die Geschwindigkeitsbegrenzung tatsächlich eine wesentliche und ganz ohne Zweifel erfreuliche Senkung der Unfallzahlen mit sich gebracht. Dieser Erfolg – so geben auch frühere Gegner der Geschwindigkeitsbegrenzung zu – zeige ganz deutlich, daß man den einzig richtigen Weg gegangen ist.

Dazu läßt sich verschiedenes sagen: so zum Beispiel, daß die Kurve der Unfallzahlen bereits einige Zeit vor der Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung den Weg nach unten antrat. Und daß sich das Verhältnis der Unfallzahlen innerhalb und außerhalb von Ortschaften im ganzen kaum verändert hat. Und schließlich, daß die Unfälle mit nur Sachschaden, die zum größten Teil im Stadtverkehr passieren, auch weiterhin zunahmen.

Befriedigende statistische Möglichkeiten, den wirklichen Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung festzustellen, gibt es nicht, weil zuviel andere Faktoren dazukommen. Selbst wenn wir aber annehmen – und wir neigen zu dieser Annahme –, daß die Geschwindigkeitsbegrenzung nur zu einem kleinen Teil für den Rückgang der Unfallzahlen verantwortlich ist, wäre auch das noch ein Argument für sie. Und wir können es damit als Tatsache ansehen, daß es eine Kategorie von Fahrern gibt, die durch die Geschwindigkeitsbegrenzung – und nur durch sie – zu vernünftigem Umgang mit ihrem Fahrzeug veranlaßt werden. Und damit stellen wir uns in Widerspruch zu unserem grundsätzlichen Nein gegen jeden schematischen Eingriff in den Verkehrsablauf. Dieser scheinbare Widerspruch ist eine nähere Betrachtung wert. Er beruht nämlich darauf, daß nicht etwa nur der Gesetzgeber, sondern auch wir selbst den Verhältnissen noch nicht gewachsen sind. Auch wir sind nicht in der Lage, uns den Bedingungen des Straßenverkehrs so weitgehend anzupassen, wie es nötig wäre. Schuld daran ist der Bestandteil von uns, den man früher den „inneren Schweinehund" nannte.

Kluge Psychologen haben der Sache schon nachgespürt und festgestellt, daß der Besitz und die Verfügungsgewalt über ein Automobil das Selbstbewußtsein gewaltig heben. Dieser Tatsache kommt, so stellten sie fest, in unserer Zeit eine besonders große Bedeutung zu, weil jeder Mensch in seinem täglichen Umgang mit allerhand Übermächten zu tun hat, die ihm klarmachen, daß er nur eine ganz kleine und unwichtige Figur ist. Ich weiß nicht, ob alle, die dies lesen, von sich zugeben wollen, daß sie unter derartigen Minderwertigkeitskomplexen leiden. Ich war jedenfalls entrüstet, als ich diese Behauptung zum erstenmal las, und sagte mir, daß doch wohl kein Mensch so primitiv ist, seinen Mangel an äußerer Macht als Bundeskanzler oder Vorstandsvorsitzer durch schnelles und leichtsinniges Fahren auszugleichen. Ich fand, daß die Psychologie hier, wie so oft, gegen die Menschenwürde verstößt.

Aber zur Menschenwürde gehört auch die Selbsterkenntnis. Und die zeigte mir, daß das Gaspedal da unten doch ein Ding ist, das recht verführerische Einflüsse ausübt. Die Psychologen behaupten, daß wir alle eine „Primitivperson" haben, die über unsere Entschlüsse regiert. Werbeleute sprechen diese Primitivperson an und veranlassen sie, den Weinbrand xyz zu kaufen. Die Verkaufszahlen beweisen dann, daß es doch eine ganze Menge Primitivpersonen gibt, und mit denen muß man unter den Autofahrern ebenso rechnen wie unter den Weinbrandtrinkern.

Wenn wir nun also auf den zur Primitivperson avancierten inneren Schweinehund aufpassen und ihn an die Leine nehmen, dann bemerken wir, daß er ab und zu anfängt, zu ruckeln und zu zuckeln. Er will gern mal dem Bummelanten da vorn zeigen, daß man diese Kurve viel schneller fahren kann oder daß die Straßenlage vom eigenen Auto doch besser ist als von dem Karren da. Und in diesem Augenblick, so wir uns in der Peripherie einer Ortschaft befinden, hemmt uns die Geschwindigkeitsbegrenzung. Wir wollten nämlich nicht aus verkehrsbedingten Gesichtspunkten schneller fahren, sondern aus Machtinstinkten. Die Primitivperson, das Hündlein, hat sich gemeldet. Und bei manchen Leuten – nicht bei uns, denn dazu sind wir zu vernünftig – hätte dieser Anreiz zu einem Unfall geführt. Dieser Unfall wurde durch die Geschwindigkeitsbegrenzung verhindert.

Ein solcher Sachverhalt ist nicht konstruiert. Ich sehe täglich, trotz Geschwindigkeitsbegrenzung, Leute, mit denen ihre Primitivperson einen Augenblick durchgegangen ist. Und nun, um die andere Möglichkeit zu zeigen, auch ein Gegenbeispiel: wir fahren auf der Ausfallstraße, fahren konzentriert und beobachten sehr genau den Verkehr. Und zufällig oder aus plötzlich erwachendem Paragraphenrespekt sehen wir auf den Tachometer: 75 km/st. Polizei hat schon gestoppt, Strafbefehl, Verkehrssünderkartei . . .

Damit ist die Klemme skizziert, in der wir uns befinden. Weil es noch zu viele durchgehende Primitivpersonen gibt, hat man die Paragraphen aufgerichtet. Und die wiederum haben leider Wirkungen, die die Entwicklung eines gesunden Verkehrsverhaltens schwer behindern. Wer richtig und verantwortlich fährt und trotzdem hereinfällt, verliert natürlich seine Sicherheit, und bei vielen Leuten führen solche Erlebnisse zu einer schwer überwindbaren Abneigung gegen Staat, Polizei und Reglementierung. Unter diesen Umständen ist dem Krampf kaum auszuweichen.

Es ist schwer, etwas dagegen zu tun. Um aber auf den Zusammenhang dieses psychologischen Exkurses mit der Fahrkunst zurückzukommen: wir brauchen unter allen Umständen innere Entspannung, wenn wir hinter dem Lenkrad sitzen. Diese Entspannung ist nicht möglich, wenn wir uns mit Komplexen belasten: die verdammten Schnellfahrer, die verdammten Langsamfahrer, die böse Polizei, die verfluchten Lastzüge, die dusseligen Radfahrer. Alles das ist nicht nur überflüssig, sondern sogar schädlich. Es soll jeder vor seiner eigenen Tür kehren. Wichtigster Bestandteil dieser Besenarbeit ist die Erhaltung und Pflege der eigenen Objektivität. Wir dürfen eben unsere Handlungen nicht der Primitivperson, die aus lauter Vorurteilen besteht, überlassen. Wir müssen uns unserer Vernunft bewußt werden. Letzten Endes ist es unser Schaden, wenn wir uns vom Affekt regieren lassen.

Wenn wir zu einer solchen Einstellung gekommen sind, hat das

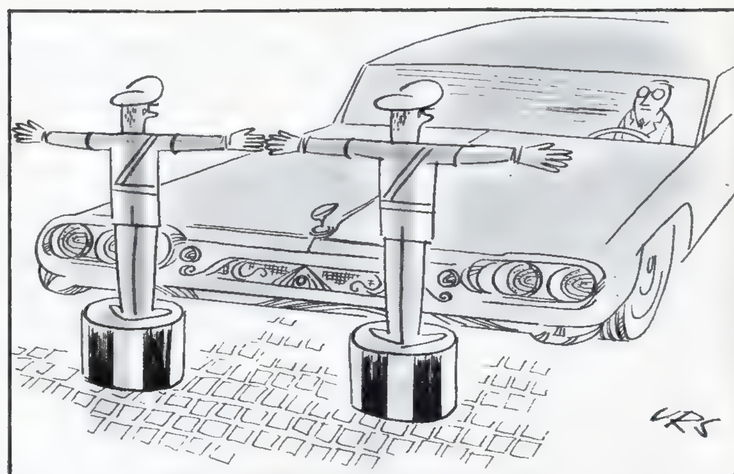


„Will ja gern die Kreuzung freimachen, Herr Wachtmeister . . ., sagen Sie es doch meiner Frau, sie schiebt hinten!"

sichtbare praktische Auswirkungen. Wir teilen ganz bewußt Meinung und Verhalten. Sehen wir beispielsweise irgendwo ein Verkehrsschild am Straßenrand: 20 km/st, dann muß die erste ganz klare Reaktion lauten: 20 km/st. Daß wir uns alsbald davon überzeugen, daß die 20 km/st an dieser Stelle ausgemachter Blödsinn und reine Schikane sind, steht auf einem ganz anderen Blatt. Nichts hindert uns daran, der zuständigen Behörde oder auch der Öffentlichkeit unsere Meinung über diese Schikane zu sagen. Das tut sich aber viel besser, wenn wir innerlich nichts mit ihr zu schaffen haben. Wir können unsere Position gegenüber dem Gesetzgeber durch nichts besser festigen als durch eine genaue Befolgung seiner Gesetze.

Daher die schon einmal erwähnte wichtige Regel des guten Fahrers: nichts tun, was nicht erlaubt ist. Sie gehört tatsächlich zu den Grundbegriffen, und ihre Befolgung macht einem das Leben viel leichter. Der Widerwillen gegen Paragraphen, Vorschriften, Staat, Steuer und Polizei entstammt a priori der Primitivperson. Wir müssen ihn aus deren Bereich, der Subjektivität, in die unserer Vernunft folgende objektive Kritik hinüberbringen. Andernfalls kommen wir leicht in die Rolle des Sünders. Die neue Einrichtung der Verkehrssünderkartei zwingt geradezu zu solcher Vorsicht; sie ist wie eine gut gestellte Falle und wartet nur auf die Dummen, die hineintappen. An solchen Tatsachen kann man nicht vorübergehen, wenn man auf die Dauer seines Lebens und seines Führerscheines froh bleiben will.

Mit unserem Bekenntnis zur Objektivität tun wir zugleich den Schritt zu jener inneren Freiheit, die uns die Psychologen aberkennen wollen. Wir bekommen Abstand. Man spricht heute so gern davon, daß die Technik sich den Menschen untertan gemacht habe, und das Automobil gilt als ein Musterbeispiel dieser verderblichen Entwicklung. Der Mensch, so sagt man, ist ein Knecht des Fortschritts geworden. Er gibt seine Würde, seine Gesundheit, sein Geld, ja sein Leben hin für Autos. Das Auto gilt als Sinnbild des Wohlstandes, der Tüchtigkeit, der Lebenskunst. Ohne Zweifel liegt diesen oft resigniert geäußerten Meinungen sehr viel Wahres zugrunde. Aber schließlich hat es zu allen Zeiten Dinge gegeben, in denen man vergeblich Ersatz für den Mangel an inneren Werten suchte. Es kommt nach wie vor nur auf die Einstellung an. Ganz sicher ist das Auto als Gegenstand im Wert von mehreren tausend Mark, der dazu noch vor der Haustür steht, mit mehr äußerer Wirkung behaftet als ein echter van Dyck an der Wand im Wohnzimmer. Ganz sicher kann man sich einem gewissen Gefühl eigener Machtvollkommenheit nicht entziehen, wenn man ein schnelles Auto durch die Gegend bewegt. Der Komfort und die PS gehören uns ganz allein, und wir wären keine Menschen, wenn wir nicht einen gewissen Besitzerstolz empfänden. Aber verlangt denn jemand von uns, daß wir wie Mönche leben und auf alles verzichten, was die Erfüllung des Wunsches nach solchem zeitgemäßen Besitz bedeuten kann? Keineswegs. Die weisen Kritiker der motorisierten Welt fallen



nämlich sehr oft und sehr leicht auf ihre eigene nicht motorisierte Primitivperson herein. Es mag sein, daß es Autobesitzer gibt, die sich allein ihres Autos wegen als bessere und mächtigere Menschen vorkommen. Der umgekehrte Fall, daß nämlich der nichtmotorisierte Zeitgenosse sich diese Überlegenheit nur einbildet, ist aber zumindest ebenso häufig. Was als tiefproblematisches Zeitproblem hingestellt wird, beruht im Grunde auf Neid und Mißgunst einerseits und auf Überschätzung materieller Werte andrerseits. Dinge, die mit den herkömmlichen Mitteln menschlicher Erziehung und Selbsterziehung durchaus zu beseitigen sind.

Es kommt also darauf an, sich des eigenen Standpunktes bewußt zu werden. Die Tatsache, daß wir einen in seiner Leistung anderen Fahrzeugen überlegenen Wagen fahren, ist im Grunde eine technische Angelegenheit, die sich in der möglichen besseren Beschleunigung und der möglichen höheren Reisegeschwindigkeit äußert. Beides dürfen wir ausnutzen, dafür haben wir schließlich unser Geld bezahlt. Und wenn wir den billigeren und unterlegenen Wagen fahren, brauchen wir nicht die PS weniger, die er unter der Haube hat, ständig als inneren Stachel mit uns herumzutragen. Das Kapitel der leistungsmäßigen Einstufung unseres Autos ist mit dem Kauf erledigt und abgeschlossen. Und wenn noch eine Million anderer Leute mit dem gleichen Auto herumfährt, bleiben wir trotzdem, was wir sind. Haben wir uns das einmal überlegt oder, was noch besser und keineswegs selten ist, ist es uns selbstverständlich, kann das Problem des bösen Dämons Automobil von uns aus von der Liste der großen Zeitprobleme gestrichen werden.

Wird fortgesetzt

Hier stehen wir vor der Verkehrsampel: verschieden nach Geld und Gaben: die soignierten Herren im BMW, der Geschäftsmann im Kapitän, der Vertreter im VW, die jungen Leute mit Fahrrad und Moped. Und ein „Gefährlicher" ist auch dabei, halb vom startenden Radfahrer und halb vom alten Mercedes verdeckt: auf seinem Nummernschild fehlen die Kennbuchstaben, er ist behördlich und paßt vielleicht auf, ob die anderen die Geschwindigkeitsbegrenzung einhalten. So schielt man sich gegenseitig an, anstatt auf den Verkehr zu achten!

Foto: dpa

Die Schlangenmenschen sind unter uns!

Zwei Erscheinungen haben Sie sicher schon einige Dutzend Male beobachtet: Sie fahren an einem Sonntag gemütlich spazieren, der Gegenverkehr ist – ausnahmsweise – gering. Aber wenn Wagen entgegenkommen, dann fast immer in Form einer ganzen Kolonne. Danach wieder Ruhe, kein Vehikel weit und breit – und plötzlich kommt erneut ein ganzer Pulk. Die andere Erscheinung sind die Lastwagen an Steigungen. In der Ebene pflegen die Abstände zwischen den Lastzügen ziemlich groß zu sein; sobald wir an einen Berg kommen – selbst, wenn da kein Überholverbot besteht –, drängen sie sich zusammen und fahren in einer dichten Schlange.

Für solche Schlangen gibt es zwei Erklärungen. Eine mathematische und eine psychologische. Die mathematische ist sehr einfach und setzt nur die Kenntnisse der dritten Volksschulklasse voraus. Wenn im Durchschnitt ein Lastzug auf ebener Bahn 70 km/st schnell ist und ein Lastzug dem anderen in 400 Meter Abstand folgt, und wenn nun ein Berg kommt, dann passiert folgendes: Der vordere Lastwagen verlangsamt seine Geschwindigkeit auf, sagen wir, 15–20 km/st, weil er am Berg einfach nicht schneller kann. Der 400 m hinter ihm liegende nächste Lkw fährt aber noch mit 70 weiter, denn er befindet sich noch auf der ebenen Straße. Er braucht 20 Sekunden, um die 400 Meter zurückzulegen, die ihn auf der Ebene vom ersten Lkw getrennt haben. Wenn er nun an diesem Punkt angekommen ist, wo die Steigung beginnt, dann befindet sich der vor ihm liegende Lkw aber nur noch 100 Meter voraus, weil dessen Geschwindigkeit in der Steigung viel langsamer geworden ist. Und in der Steigung kriechen sie nun plötzlich mit 100 Meter Abstand hintereinander her, statt mit 400 Meter Abstand zu fahren wie vorher in der Ebene. Da nun die Geschwindigkeit von Lastwagen in einer stärkeren Steigung oft nur noch 10–15 km/st beträgt, verringert sich der Abstand entsprechend, und aus den 400 Metern werden am Beginn der Steigung oft nur noch 60–70. Und damit ist die Schlange geboren.

Die gleiche Erklärung gilt für Personenwagen nur zum Teil, weil die Geschwindigkeits-Unterschiede zwischen der Fahrt in der Ebene und der Fahrt am Berg nicht so groß sind. Der Personenwagen fällt nicht von 100 auf 20–25 km/st zurück, sondern vielleicht nur auf 70–80, und damit verringert sich der Abstand nur von 400 auf 300 Meter, was noch nicht zu einer Schlangengeburt führt. Aber auch für den Personenwagen gibt es auf offener Strecke genügend Hindernisse, wo er seine Geschwindigkeit sehr stark drosseln muß. Denken Sie nur an einbahnige Baustellen, durch die man sich manchmal nur mit 10–15 km/st durchwinden kann, denken Sie auch an Lastzüge auf unübersichtlichen Landstraßen, die das Pkw-Tempo für eine längere Strecke auf das Lkw-Tempo reduzieren, weil Überholen – sei es wegen Gegenverkehrs, sei es wegen mangelnder Sicht – unmöglich ist: in allen solchen Fällen entsteht eine „Auflauferscheinung", eine rein mathematisch erklärbare Schlangengeburt. Von geschlossenen Bahnübergängen oder von Baustellen mit rotem Licht wollen wir gar nicht reden, denn es ist selbstverständlich, daß hier dann ein Stau als Ursache der Kolonnenbildung entsteht.

Aber so wie die Mathematik im Verhältnis zur Psychologie relativ uninteressant ist, weil man dort alles mit klaren, eindeutigen Formeln genau erklären kann, während hier unberechenbare und nicht exakt voraussehbare menschliche Reaktionen, Gefühle, Triebe und alles das mit einspielen – genau so sei auch die mathematische Schlange hiermit abgetan: wir wissen genau, wie sie zustande kommt. Wie aber kommt es zur psychologischen Schlange, zu einer Autoschlange also, bei der kein langsamer Lastwagen, keine Steigung, keine Bahnschranke die Ursache liefern?

Ich erlaube mir, die Antwort vorwegzunehmen. Die Ursache für eine psychologische Schlange ist die Schlangen-Gesinnung. Und in ähnlicher Weise wie es Sofas gibt, gibt es auch Leute mit Schlangen-Gesinnung, nicht wenige übrigens, sonst würde es sich kaum lohnen, sich mit ihnen zu beschäftigen. Nein, ich habe diesmal keine so hübsche Abkürzung wie das Wort Sofa gefunden, aber wer eine Schlangen-Gesinnung hat, den nenne ich einfach einen Schlangen-Menschen, so wie ich einen Mann mit böser Gesinnung einen bösen Menschen und einen mit edler einen edlen Menschen tituliere. Aber ich möchte gleich sagen: mit „gut" und „böse" diese Gesinnung zu erklären, das ist nicht zulässig. Das ist zu einfach. Nicht alle Schlangen-Menschen sind böse. Einige von ihnen ja. Aber einige sind nur Schlangen-Menschen aus Unkenntnis, Zaghaftigkeit, Unvermögen, Sturheit, Ordnungssinn. . . Nun, ich gebe gleich zu (um mit dem alten Briest aus Fontanes unsterblichem Roman zu sprechen): es ist ein weites Feld. (Das Reinhard Seiffert zur Zeit in der „Fahrkunst" zu beackern versucht, siehe Seite 10! Red.)

Gehen wir mitten hinein in die Praxis. Ein Autofahrer hat sich vorgenommen, auf einer Bundesstraße von A nach B zu fahren, wofür er schätzungsweise eine Stunde brauchen wird. Er fährt aus der Stadt A heraus, in der er brav und vorschriftsmäßig seine 50 km/st nicht überschritten hat. Die Landstraße vor ihm ist trocken, 7 m breit, gut asphaltiert, es werden einige leichte Steigungen und einige mittlere, zum Teil unübersichtliche Kurven kommen, aber auch einige gerade Stücke von 300 bis 500 m Länge jeweils. In dem Augenblick, da er die Stadt verläßt, bewegt sich in gleicher Richtung kein anderer Autofahrer, der unmittelbar vor oder hinter ihm läge. 300 Meter vor ihm, 300 Meter hinter ihm ist alles frei.

Gut. Nun möchte an diesem Vormittag auch ein anderer Autofahrer von A nach B kommen. Auf der gleichen Straße. Der erste, soeben beschriebene, fährt mit seiner 125 km/st schnellen Limousine so in der Gegend von 75 bis 80 km/st, wenn die Strecke frei ist und nicht gerade eine schärfere Kurve kommt. Der andere, den wir uns jetzt vornehmen wollen, und der 300 oder 400 Meter nach dem ersten die Stadt A verlassen hat, bewegt sich mit einer ähnlichen Geschwindigkeit voran. Nein, er ist nicht genau gleich schnell. Eine Nuance fährt er schneller. Da, wo der erste mit 76 daherkommt, bewegt sich der zweite mit 79. Das ist eben sein persönliches Tempo, das er immer fährt, bei dem er sich sicher fühlt und das er verkehrstechnisch und im Hinblick auf die Schonung seines Materials verantworten zu können glaubt. Wir sind ja gottlob keine Roboter, keine Automaten, jeder hat sein individuelles Gefühl, was für ihn richtig sei.

So. Nun vergehen 2 oder 3 oder auch 4 km, und dann fährt der zweite Wagen nicht mehr in großem Abstand hinter dem ersten her, sondern hat ihn erreicht, befindet sich hinter ihm. Überholen? Wozu? Der Vordermann ist ja nicht extrem langsam, fährt ungefähr das gewünschte Tempo, Gegenverkehr kommt auch ab und zu, Kurven sind da, lassen wir es. Nach 5 min Fahrt bemerkt dieser zweite Wagen in seinem Rückspiegel einen dritten und einen vierten, die ebenfalls brav hinterherfahren, ohne Ansätze zum Überholen zu machen. Nummer drei kam mit 81 an und Nummer 4 mit 82. Beide denken so wie Nummer zwei, begnügen sich fortan mit 76 – und damit ist die Schlange geboren.

Bis jetzt haben sich nur lobenswerte Dinge abgespielt. Man weiß, wie viele Überholunfälle es gibt: wenn man also nicht überholt, scheint darin doch ein Sicherheitsfaktor zu liegen, nicht wahr? Und wenn einer statt 82 nur 76 fährt, also etwas unterhalb seiner Grenze, die er sich für Normalfahrt zutraut – das ist doch auch ein Sicherheitsfaktor. Wir müssen nun freilich die Schlange etwas näher betrachten. Wenn die vier Automobile in einem angemessenen Abstand voneinander fahren und jeder Fahrer – hervorgerufen durch diesen angemessenen Abstand – für sich selbst handelt und ganz individuell aufpaßt, dann ist sicherlich nichts gegen diese Art von Schlange einzuwenden – genauer gesagt: dann ist es auch noch gar keine Schlange. Und dann sind die Fahrer keine Schlangen-Menschen.

Der Schlangen-Mensch, der die Schlange verursacht (und ich muß wiederholen: nicht die Mathematik der Fahrzeug-Zusammenballung schafft die Schlange, sondern die Schlangen-Gesinnung), zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

Erstens: er fährt sehr dicht hinter dem Vordermann her. So dicht, daß die vier (oder drei oder fünf oder zehn) Wagen, die sich hintereinander befinden, als eine in sich geschlossene Kolonne erscheinen, in die ein Überholender nur mit großem Geschick hineinstoßen kann, wenn er nicht Ärger verursachen will. So dicht auch, daß im Falle eines ganz überraschenden Bremsens des Vordermanns oder der Vordermänner sehr leicht eine Berührung entstehen kann, unter Umständen einer jener berühmten Ketten-Unfälle.

Zweitens, er fährt mit allmählich immer mehr verminderter Aufmerksamkeit hinter den Vordermännern her: denn diese nehmen ihm ja – wie er glaubt – einen guten Teil des Schauens und Kalkulierens ab. Wenn es dem Vordermann noch vorbeireicht, wird es mir ja

wohl auch noch reichen (und dies ist insgeheim ein Grund, noch näher am Heck des Vordermanns zu fahren: dann reicht es mir um so besser auch noch vorbei!). Diese verminderte Aufmerksamkeit des Hintermanns ist es, die zu den schlimmen Überhol-Unfällen führt, und wir haben jetzt das Paradoxon vor uns: weil einer nicht überholt hat und in Kolonne gefahren ist, bildet er die Ursache für einen schweren Überhol-Unfall. Er will nämlich an einem langsamen Lastwagen auch noch „mit vorbei", weil es ja dem Vordermann offensichtlich noch vorbeigereicht hat, er schaut gar nicht mehr nach vorn, ob wirklich etwas entgegenkommt, er fährt auch viel zu dicht auf, um überhaupt schauen zu können – und plötzlich kommt einer doch entgegen, mit dem man nicht gerechnet hat, frontal, schnell: der Unfall ist unausweichlich.

Drittens – und mit dieser Eigenschaft steigen wir noch weiter hinunter ins Reich der Tiefenpsychologie: der Schlangenmensch fühlt sich mit seiner Schlangen-Gesinnung stets im Recht, weil er nur im Kopf hat: ich überhole nicht und ich fahre langsamer als meine persönliche Grenze. Und er bedenkt nicht, daß auf der anderen Seite der Waage die negativen Werte, die er heraufbeschwört, viel mehr wiegen als seine positiven, die er einsetzt. Und mit diesem Gefühl des Im-Recht-Seins verbindet sich nun beim Schlangenmenschen – ganz typisch für ihn – die Reaktion: folglich ist der andere im Unrecht, und folglich muß ich – das ist nun, pardon, daß ich das so hart sage, nicht nur typisch Schlangenmensch im allgemeinen, sondern typisch deutscher Schlangenmensch – dem anderen auch zeigen, daß ich Recht habe und jener Unrecht hat, laut, klar und unzweideutig.

Sie alle haben das sicher schon erlebt: Sie kommen auf die 76er Kolonne mit 96 zu, von hinten, in der Absicht zu überholen, um ihr eigenes Arbeitstempo beizubehalten. In den seltensten Fällen ist es möglich, vier Autos, die 76 fahren, auf einmal zu überholen, weil dazu die geraden Strecken oft nicht ausreichen und der Gegenverkehr zu stark ist. Sie beschleunigen voll, aber nachdem Sie an zwei oder drei Wagen der Schlange vorbei sind, müssen Sie verhalten und in das „Loch" zwischen Wagen eins und Wagen zwei der Schlange einschwenken, denn es kommt eine Kurve oder ein Wagen entgegen, und Sie als verantwortungsvoller Pilot wollen keine gefährliche Überhol-Situation herbeiführen, sei es durch Schneiden, sei es durch Knapp-vor-dem-Begegner-sich-Durchquetschen.

Und dann bricht es unter den Schlangenmenschen los: die fangen voller Wut an zu hupen, und sie erweisen Ihnen den Deutschen Gruß (ich nehme an, ich werde verstanden – ich meine das Vogelzeigen an der Stirn), und dieses Hupen und Vogelzeigen ist begleitet von dem Gedanken: was will der Kerl in unserer Kolonne? Was muß er sich da reinquetschen, was muß er überhaupt überholen? Wir sind im Recht, er ist im Unrecht, also ist er böse, also müssen wir ihm zeigen, daß er böse ist. (Auch hierzu siehe: „Unter Primitivpersonen!" Red.)

Interessant ist dabei – und psychologisch auf Grund von Minderwertigkeitskomplexen einerseits und Machtbedürfnis andererseits zu erklären –, daß die Schlangenmenschen um so intensiver hupen (und folglich sich um so mehr im Recht fühlen), je kleiner der in die Schlange hineinüberholende Wagen ist. Wenn Sie mit einem 190 SL oder einem Porsche das machen, wird nur in drei von zehn Fällen gehupt und der Vogel gezeigt. Wenn Sie die 76er Kolonne mit 96 überholen und am Steuer eines VW sitzen – na, dann können Sie sich auf etwas gefaßt machen! Ich habe es schon erlebt (VW fahrend), daß dann ein Schlangenmensch aus seiner Position in der Schlange herauskam, nur, um mich wieder zu überholen, mich dabei in übler Weise schnitt – das alles nur, um mir zu zeigen: ich habe das schnellere Auto, bin daher im Recht. Anschließend fuhr er in „seiner" Kolonne weiter, während ich weiter nach vorne strebte.

Interessant ist ferner, daß die Schlangenmenschen in ihrem Unterbewußtsein, in der Schlange fahrend, von „unserer" Kolonne sprechen oder denken. Sie fühlen sich plötzlich als Mitglieder einer Gemeinschaft, sie haben aufgehört, Individualisten zu sein, empfinden als „Masse", als Zugehöriger zu einer Institution, und mit dem Nahe-Auffahren und Sich-Ärgern über das Hineinstoßen in die Schlange bekunden sie ganz deutlich diesen Verlust des Individualgefühls.

An Sonn- und Feiertagen kommen alle diese Eigenschaften noch viel stärker zum Tragen als an Werktagen. Auch dies ist leicht erklärbar. Denn an Sonntagen wird generell langsamer gefahren, und es kommt dem einzelnen nicht auf das Einhalten eines bestimmten Arbeitstempo an, das den Antrieb zum Überholen bilden könnte. Also fährt man noch eher hinter einem anderen her. An Sonntagen fällt einer, der schnell ist, noch mehr auf, ein Überholender ist zusätzlich ein Störer des Sonntagsfriedens. Und an Sonntagen möchte man noch weniger aufpassen als im Berufsverkehr – da man aber im Kolonnenfahren ein Mittel sieht, weniger aufpassen zu müssen, weil der Vordermann einem ja das Aufpassen abnimmt, nimmt die Zahl der Schlangenmenschen sonntags zu.

Sie nimmt ferner zu, wenn beispielsweise eine stark befahrene Autobahn plötzlich einbahnig wird, so daß eine Doppelreihe sich zu einer Einer-Reihe zurückformieren muß – auch dies vorzüglich an Sonntagen. Bis zu dieser Operation hatte keiner irgendeine Eile, und es wurde auch auf der Autobahn im Durchschnitt gebummelt, will sagen, mit 60 bis 80 gefahren. Wenn es nun darum geht, sich in die Einer-Reihe zu begeben, wobei dann jeweils einer zurückstehen und dem anderen den Vortritt lassen muß – dann bricht das bis dahin verborgene Schlangenmenschentum schlagartig wieder aus: jeder drängelt, jeder wird unfair, jeder fühlt sich alleine im Recht, jeder will belehren.

Ja, die Schlangenmenschen sind unter uns.

Richard von Frankenberg



Unser Test:

TRIUMPH TR 3

Oft weiß man nicht recht, ob man die Ehrenbezeichnung des „Klassischen Sportwagenlandes" England oder Italien zuerkennen soll. Aber sie gebührt zweifellos den Engländern. Die Italiener kultivieren das schnelle Auto schlechthin, ob es zwei oder vier Sitze hat, ist ihnen im Grunde nicht einmal so sehr wichtig. Die Engländer aber legen unbedingten Wert darauf, ihre sportliche Gesinnung nach außen hin unmißverständlich darzutun. Sie wollen sich nicht vor Wind und Wetter in das gepflegte Interieur ziviler Limousinen zurückziehen.

Diese Gesinnung der Engländer allein erklärt allerdings nicht den wirtschaftlichen Erfolg der britischen Sportwagen nach dem Krieg. Der beruht vielmehr darauf, daß im großen Brudervolk der Amerikaner, das rettungslos der Zivilisation anheimgefallen schien, ähnliche Neigungen auftauchten. Man war der 200%igen Bequemlichkeit müde, und die Enge und Härte der MG und Jaguar kam gerade recht. Noch ehe man in Deutschland wieder an Sportwagen dachte, schwammen sie aus England massenweise nach USA, besonders die 3,5 Liter XK-Modelle von Jaguar und für die schmalen Geldbeutel der 1,5 Liter MG. Zwischen diesen beiden, preislich und dem Hubraum nach, brachten es bald auch der 2 Liter Triumph und der 2,5 Liter Austin-Healey zu ansehnlichen Verkaufszahlen.

Zunächst befaßten wir uns einmal wieder mit dem Triumph TR 3, dem der MG-A und der Austin-Healey 100 Six in einiger Zeit folgen sollen. Alle drei werden auf dem deutschen Markt angeboten, an dem sich die Hersteller der beiden letzteren bisher freilich nicht so interessiert zeigten, daß sie uns Testwagen zur Verfügung gestellt hätten. Immerhin: ständige Anfragen beweisen uns, wie groß das Interesse an britischen Sportwagen in Deutschland ist. Dieses Interesse ist schon aus preislichen Gründen vorhanden, denn Deutschlands Automobilfabriken sind mit Ausnahme von Porsche sichtlich der Meinung, daß für Sportwagen nur solche Leute in Frage kommen, die mindestens 15 000 Mark, eigentlich aber das Doppelte ausgeben können. Auch der billigste Porsche kostet immerhin fast 13 000 DM und bietet dafür die Motorleistung eines gewöhnlichen Mittelklassewagens, während der MG mit 72 PS nur um 9000 und der TR 3 mit 100 PS um 10 000 DM liegen und damit bedeutend preiswerter erscheinen. Wer sich heute einen Sportwagen kaufen will und dabei auf seinen Geldbeutel Rücksicht nehmen muß, sollte sich also auf jeden Fall auch mit diesen Fahrzeugen beschäftigen.

Der Triumph TR 3 ist, so finden wir wenigstens, äußerlich keine sehr schöne Erscheinung, wenn auch das neue Kühlergrill einiges gut macht. Wir konnten uns auch davon überzeugen, wie subjektiv solche Meinungen sind: wir wurden mit dem TR 3 nirgendwo ausgelacht, sondern er war stets Gegenstand eingehender Betrachtung und Bewunderung.

Der Ein- und Ausstieg ist denkbar unbequem. Der Türgriff sitzt wegen des tiefen Ausschnittes sehr weit unten, alsdann hindert die vorstehende Kante des Armaturenbrettes, an der man sich als Ungeübter mit dem Knie stößt, und zwischen dem sehr großen Lenkrad (42,5 cm Durchmesser) und dem Sitz ist nur Platz für sportliche Figuren. Der Sitz läßt sich nicht sehr weit nach hinten verstellen, da sonst die Füße die Pedale nicht mehr erreichen. Die Füße haben es überhaupt nicht gut, beim Beifahrer fehlt ihnen jegliche Stütze, und der Fahrer muß den linken Fuß permanent auf den Abblendschalter setzen. Weil die Beine fast waagerecht liegen, berühren die Schuhe den Boden nicht mit den Absätzen, sondern mit den Hinterkappen, die davon nicht besser und nicht sauberer werden. Der linke Ellenbogen findet eine gut passende Stütze auf dem Türausschnitt, auch bei eingesetzten Seitenteilen. Es geht sehr eng zu, man sitzt aber keineswegs unbequem, besonders die schalenförmige Sitzlehne bietet ausgezeichneten Halt. Die federnden Stahlspeichen im Lenkrad sind so angeordnet, daß man Tachometer und Drehzahlmesser immer gut beobachten kann, die übrigen Instrumente sitzen in der Mitte des Armaturenbrettes: Ölmanometer, Benzinstandsanzeiger, Wasserthermometer und Amperemeter, dazwischen die Knöpfe für Licht (leider keine Lichthupe), Scheibenwischer und die zu helle und nicht regelbare Instrumentenbeleuchtung. Der Hupenknopf in der feststehenden Lenkradnabe betätigt ein gut hörbares Zweiklanghorn, darüber liegt etwas ungeschickt der Blinkerschalter mit selbsttätiger Rückstellung. Der TR 3 ist eines der wenigen übriggebliebenen Autos mit planer Windschutzscheibe, was den Vorteil hat, daß die Scheibenwischer einwandfrei funktionieren und fast die ganze Scheibe freihalten. Die weit vorn liegenden Pfosten behindern freilich die Sicht an Kreuzungen etwas. Die Windschutzscheibe ist wie das Dach und die Seitenverkleidungen abnehmbar; der TR 3 ist auch mit Allwetterverdeck oder mit Stahldach und Allwetterverdeck zum Auswechseln lieferbar. Die seitlichen Plexiglas-Schiebefenster sind recht provisorisch, auch klappern sie gern etwas. Die Sicht nach hinten durch das weit herumgezogene Heckfenster ist ausgezeichnet. Für den Beifahrer ist noch ein verchromter Haltegriff da, der besser aus Gummi wäre. Das Ablagefach kann leider nur mit dem Kofferraumschlüssel geöffnet und geschlossen werden, ist also während der Fahrt schlecht



zu benutzen. Rechts und links in den Türen sind weitere Ablagefächer, in denen auch die Seile liegen, mit denen kurioserweise die Türen von innen geöffnet werden. Beide Türen sind jetzt mit dem Zündschlüssel abschließbar. Zu den Primitivitäten, mit denen man sich beim TR 3 abfinden muß, gehört auch die Undichtigkeit der aufsteckbaren Seitenteile, es zieht immer etwas. Die Heizung, auf deren Einbau man in unseren Breiten nicht verzichten sollte, kommt allerdings auch bei Kälte gut dagegen auf, sie arbeitet nicht mit Stauluft, sondern hat ein stufenlos regelbares Gebläse. Zusätzliche Frischluft kann man noch durch eine Ausstellklappe vor der Windschutzscheibe bekommen. Hinter den Sitzen ist noch etwas Platz für Gepäck oder eine Kindersitzbank, ein erwachsener Mensch ist dort freilich sehr schlecht unterzubringen. Der Kofferraum im Heck ist flach, aber im Vergleich zu dem vieler anderer Sportwagen nicht klein. Zwischen Innenraum-Rückwand und Kofferraum liegt der 54 Liter-Tank, unter dem Kofferraum in einem gesonderten Fach Reserverad und Radwechselwerkzeug. Ungewöhnlich, aber recht handlich ist der Wagenheber, der rechts und links vor den Sitzen durch ein mit einer Gummikappe abgedecktes Loch angesetzt wird. Bedauerlicherweise fehlt hinten die Stoßstange, was wohl den sportlichen Eindruck erhöhen soll und uns eine Parkplatz-Delle einbrachte.

Nur bei ganz kaltem Wetter brauchten wir den Choke, der in zwei Stellungen fixiert werden kann. Sonst sprang der Motor immer sofort an und wurde auch schnell warm. Der Motor des TR 3 ist seinem Charakter und seiner Herkunft nach – im Standard-Sportsman leistet er mit 2088 ccm Hubraum 91 PS – ein Tourenwagenmotor. Die rote Marke auf dem Drehzahlmesser liegt bei 5000 U/min, wo auch die Höchstleistung von 100 PS erreicht wird. Man konnte den Motor beim Testwagen bis gegen 6000 U/min drehen lassen, ohne daß Ventilflattern auftrat. Ein solches Überdrehen ist aber unnötig, da das Drehmoment schon bei etwa 2000 U/min gut einsetzt und bei 3000 U/min den Höchstwert von 16,35 mkg erreicht. Wenn man bei jeweils 5000 U/min schaltet, fällt ohne Benutzung des Overdrive die Drehzahl nie unter 3000 U/min, so daß man stets in dem Bereich fahren kann, in dem der Motor seine höchste Leistung abgibt. Die Kolbengeschwindigkeiten, die dabei erreicht werden, liegen mit 10–15 m/s in einem Bereich, den man heute nicht mehr zu fürchten braucht. Der Vorteil des verhältnismäßig großen Hubraums zeigt sich aber darin, daß man auch beim schnellen Fahren keineswegs die Höchstdrehzahl ausnutzen muß, sondern zwischen 2000 und 4000 U/min noch so viel Leistung zur Verfügung hat, daß die Sache Spaß macht. Für eine solche Charakteristik, die einem Gebrauchssportwagen mit Hinsicht auf die zu erwartende größere Lebensdauer durchaus angemessen ist, sind nun einmal 2 Liter Hubraum günstiger als 1,5 Liter oder noch weniger. Was uns den Motor des TR 3 sympathisch macht, ist nicht so sehr seine effektive Leistung wie sein ausgezeichnetes Drehmoment, das er seiner Herkunft vom Tourenwagen verdankt. Hier liegt, wir können es gleich sagen, das wichtigste Argument für den TR 3: in der Leistung und Charakteristik seines Motors ist er vielen teureren Konkurrenten ebenbürtig und manchen überlegen.

Nicht vom Tourenwagen übernommen hat der TR 3-Motor das Geräusch. Wir haben das Gefühl, daß man absichtlich dafür gesorgt hat, daß die 100 PS nicht nur meßbar, sondern auch hörbar sind. Die beiden Vergaser sind mit winzigen Luftfiltern ausgerüstet, die sicherlich für das röhrende und zischende Ansauggeräusch verantwortlich sind. Der Auspuff scheint ebenfalls nur das Nötigste zu dämpfen. Die resultierenden Geräusche sind nicht unangenehm, sie lassen sich durchaus als „gesunder sportlicher Ton" definieren. An diesem Ton freuten auch wir uns zunächst, aber es gehören zweifellos auch gesunde sportliche Nerven dazu, ihn auf die Dauer, besonders auf längeren Reisen, zu ertragen. Wir halten es aber für gut möglich, daß ein großer Teil der Triumph-Fahrer, besonders in USA, auf eine weitergehende Dämpfung keinen Wert legt.

Es wäre natürlich bedauerlich, wenn der TR 3 zwar sportlich aussieht und sich auch so anhört, es im übrigen aber seinen Fahrleistungen nach nicht wäre. Wir können aber ausdrücklich feststellen, daß er wirklich ein sportliches Auto ist. Und um es genau zu sagen, machen wir gleich die dazugehörige Einschränkung: er ist sportlich in seinen Fahrleistungen bis zu etwa 150 km/st. Was er darüber hinaus erreicht, erreicht er verhältnismäßig mühsam. Obwohl unser jetziger Testwagen gegenüber dem vor 2 Jahren gemessenen TR 3 fünf PS mehr hatte, kam er nur auf 166 km/st als meßbare Höchstgeschwindigkeit, während wir damals 168 km/st maßen. Auch die Beschleunigungswerte liegen etwas ungünstiger, so daß wir vermutlich diesmal an ein weniger temperamentvolles Exemplar gekommen sind, dessen Vergasereinstellung vielleicht auch für das schwankende Frühjahrswetter nicht ganz paßte. Auch hatten wir etwas Seitenwind, und schließlich sind Messungen schneller Fahrzeuge immer problematisch, da keine verkehrsfreien Meßstrecken von ausreichender Länge zur Verfügung stehen. Aber ob nun 166 oder 168 km/st oder gar 177, wie es im Prospekt steht: fühlbare Beschleunigung jenseits 150 km/st ist nicht mehr vorhanden. Schuld daran dürfte nicht der Motor, sondern die aerodynamisch ungünstige Karosserie sein, die dann auch Windkonzerte von solcher Lautstärke veranstaltet, daß man sich im Wagen selbst schreiend nur mühsam verständigen kann. Das Fahrwerk des TR 3 ist Geschwindigkeiten bis 180 km/st gewachsen,



Die Girling-Scheibenbremsen an den Vorderrädern liegen völlig frei, sind aber trotzdem witterungsunempfindlich.



freilich dürfte damit auch die Grenze des Möglichen erreicht sein. Schon bei 160 km/st wird einige Aufmerksamkeit und Korrekturarbeit erfordert, so daß man sich zwar nicht unsicher, aber doch beschäftigt fühlt.

Die Einschränkung unseres Urteils für den Bereich über 150 km/st resultiert auch aus den Ergebnissen unserer Vergleichsfahrten mit einem Porsche 1600 Super. Selbstverständlich kann man den über 4000 DM teureren Porsche Super nur bedingt zum Vergleich heranziehen; daß man es aber bedingt kann, beweist allein schon die klare Überlegenheit des Triumph in der Beschleunigung bis ca. 100 km/st, eine Überlegenheit, die rein rechnerisch auf Grund der wesentlich höheren Motorleistung ja auch irgendwo zutage treten muß. Schon ab 100 km/st beschleunigt aber der Porsche besser als der TR 3, und bei Geschwindigkeiten über 150 km/st zieht ersterer unhaltbar davon. Daran zeigt sich deutlich, daß der TR 3 seine überlegene Motorleistung so lange zur Geltung bringen kann, wie der Luftwiderstand in gewissen Grenzen bleibt, und daß er somit bei höheren Geschwindigkeiten, wie sie gerade für längere Autobahnfahrten als Reisegeschwindigkeit wichtig sind, vergleichbaren Konkurrenzfahrzeugen eben auch um das unterlegen ist, was er an Geld weniger kostet. Wenn man sich mit diesem Nachteil abfindet, bleibt immerhin das erfreuliche Plus, daß der TR 3 unter 100 km/st mehr Temperament hat als der Porsche 1600 Super. Und das ist schon ein Wort.

Man kann daraus schon ersehen, daß der TR 3 bei schnellen Autobahnfahrten zwar deutliche Grenzen sichtbar werden läßt, auf Straßen mit weniger hoch liegenden möglichen Geschwindigkeiten aber respektable Leistungen vollbringen kann. Daß dem so ist, ist nun nicht nur dem Motor zu danken, sondern auch dem Getriebe. Unser Testwagen hatte den auf Wunsch erhältlichen elektrischen Laycock de Normanville-Overdrive, für den man die 625 DM Mehrpreis unbedingt ausgeben sollte. Zusammen mit dem ohnehin gut abgestuften Getriebe ermöglicht er nämlich eine Ausnutzung des Motors, wie sie – abgesehen vielleicht vom stufenlosen automatischen Getriebe mit hohem Wirkungsgrad, das es noch nicht gibt – kaum besser denkbar ist. Es stehen einem so 7 Gänge zur Verfügung, da der Overdrive zu jedem Gang außer dem I. bei jeder Geschwindigkeit zugeschaltet werden kann. Man braucht praktisch nur den Drehzahlmesser zu beobachten, um sich für jede Situation die richtige Übersetzung auszusuchen, und es gibt tatsächlich keine Steigung und keine Überholgeschwindigkeit, für die nicht ein passender Gang zu finden wäre. Der Kippschalter für den Overdrive liegt sehr günstig so in Lenkradnähe, daß er jederzeit mit der linken Hand bedient werden kann. Das elektrische Schalten kann ohne Kuppeln und Gasgeben vor sich gehen. Für die Höchstgeschwindigkeit ist der Overdrive unbedeutend, da man sie nur im direkten Gang erreichen kann (160 km/st entsprechen im direkten Gang knapp 5000 U/min, im Overdrive etwa 4000 U/min, wobei die vorhandene Leistung für weiteres Beschleunigen nicht ausreicht). Im Bereich zwischen 100 und 150 km/st ist er aber der gegebene Fahrgang zur Schonung des Motors und zum sparsamen Fahren. Wird zum Überholen oder an Steigungen etwas mehr Leistung benötigt, genügt ein Druck auf den Schalter. Entsprechend kann man auch im II. und III. Gang davon Gebrauch machen, III. Gang mit Overdrive (1,09) und direkter Gang liegen so dicht beisammen, daß man auch auf schnelleren Straßen auf den IV. Gang verzichten und sich auf das elektrische Schalten beschränken kann. Trotz den zahlreicheren Schaltungen liegen auch die Beschleunigungswerte bei voller Ausnutzung des Overdrive etwas günstiger, beim Kilometer mit stehendem Start etwa konnten wir im III. Gang mit Overdrive bleiben, der bis über 145 km/st ausgefahren werden kann. Das Tachometer (mit Tageszähler) zeigte bis 150 km/st fast genau an und wurde dann sehr bescheiden: selbst bei der gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 166 km/st ging die Nadel nicht über 160!

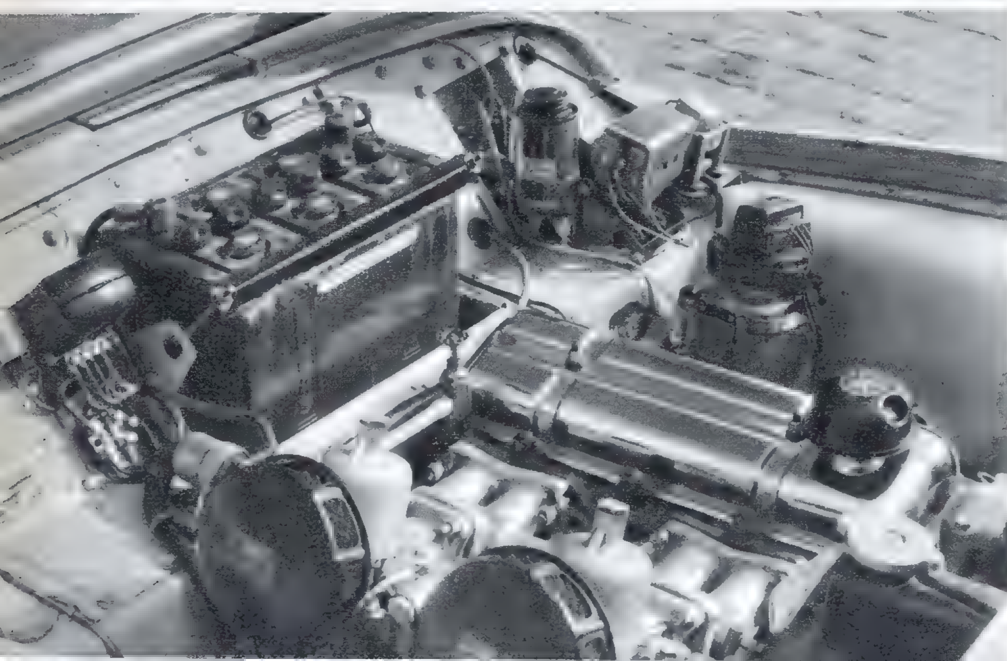
Das in den oberen drei Gängen synchronisierte Getriebe läßt sich gut schalten, der handlich auf dem Kardanwellentunnel liegende sehr kurze Schalthebel erfordert freilich einige Kraft. Die Lenkung ist ziemlich direkt (knapp zwei Lenkradumdrehungen für den durch die Scheibenbremsen gegen früher etwas verringerten vollen Einschlag) und könnte dafür etwas feinfühliger sein, man hat immer das Gefühl, als ob sie leicht federnd anspricht. Mängel an Fahrsicherheit ergeben sich dadurch freilich nicht. Beim langsamen Rangieren geht die Lenkung um so schwerer, je weiter man einschlägt, sie ist im übrigen fast stoßfrei, leicht zu bedienen und hat richtig bemessene Rückstellkräfte.

Der TR 3 wird jetzt serienmäßig mit Girling-Scheibenbremsen an den Vorderrädern geliefert. Das Hauptargument für die Scheibenbremse ist ihre bessere Wärmeableitung gegenüber der Trommelbremse, die jedes Nachlassen der Wirkung bei starker Beanspruchung vermeiden soll. Tatsächlich war keinerlei Fading festzustellen, und im übrigen machten sich die Scheibenbremsen weder vorteilhaft noch nachteilig bemerkbar. Die Wirkung aller vier Bremsen war gut, bei Vollbremsungen aus hoher Geschwindigkeit neigte allerdings die hintere rechte (Trommel-) Bremse zum Blockieren, was uns einmal wegen eines plötzlich auf der Autobahn auftauchenden Hundes in eine unangenehme Situation brachte. Allerdings trat diese Erscheinung nur bei wirklicher Vollbremsung aus ca. 160 km/st bei etwa 130 km/st auf, bei allen sonst beim schnellen Fahren auf der Autobahn notwendigen Bremsungen blieb der Wagen immer einwandfrei in der Spur. Auffällig war bei geringeren Geschwindigkeiten ein Verhärten der ohnehin nicht weichen Federung der Hinterachse beim Bremsen, das auf der Autobahn durch die Stoßwirkung der Fugen zu einem Rupfen der Hinterräder auf der Fahrbahn führte.

Die anfangs erwähnte britische Auffassung von der sportlichen Härte teilen wir am wenigsten in bezug auf die Federung. Gewiß gab es einmal eine Zeit, in der Spurstabilität bei hoher Geschwindigkeit und gute Kurvenlage nur durch harte Federung zu erzielen waren. Der TR 3 ist besonders an der (starren) Hinterachse so hart gefedert, daß bei langsamer Fahrt auf schlechter Straße jede Unebenheit als kräftiger Stoß im Rückgrat des Fahrers spürbar wird. Zur Milderung dieses Umstandes ist man versucht, den Luftdruck herabzusetzen, eine Maßnahme, die uns der häufig gefahrenen Geschwindigkeiten wegen als zu bedenklich erschien, denn die vorgeschriebenen 1,55/1,7 atü sind ja keineswegs ungewöhnlich viel. Wir machten auch die Erfahrung, daß die Straßenlage bei Einhaltung des vorgeschriebenen Luftdrucks trotz der Härte immer noch am besten war. Größere Unebenheiten werden bei schneller Fahrt einigermaßen von der Federung aufgenommen, leider aber nicht die kleinen, kurzwelligen Stöße auf der Betonfahrbahn der Autobahn, die bei mehrstündiger Langstreckenfahrt begannen, sich schmerzhaft unangenehm durch den ganzen Köper bis zum Kopf hin bemerkbar zu machen. Auch hier zeigen sich deutliche Grenzen in der Eignung des TR 3 als schneller Reisewagen.

Die Kurvenlage des TR 3 ist auf guter, ebener Fahrbahn durchaus nicht schlecht. In schnellen Kurven übersteuert er etwas, ist aber gut zu kontrollieren und geht niemals plötzlich weg. Unebenheiten freilich drücken sofort die möglichen Geschwindigkeiten herunter, besonders ist es auch hier wieder die Hinterachse, deren harte Federung den Fahrbahnkontakt deutlich verschlechtert. Wohl gewöhnt man sich an dieses Verhalten und fährt Kurven nicht schneller, als es das Fahrwerk zuläßt. Aber man muß heute vom Sportwagen überdurchschnittliche Leistungen auf jedem Gebiet verlangen, und die „sportliche Härte" verliert ihren Sinn, wenn dadurch die Möglichkeit, Kurven schnell und sicher zu fahren, beeinträchtigt wird. Schließlich gibt es genug Klassesportwagen, die hierfür als Maßstab gelten können, und auch ein preiswertes Fahr-

Sportliche Gesinnung auch unter der Motorhaube: der glattflächige Motor mit der verchromten Ventilkappe findet viele Bewunderer. **Fotos: Weitmann**



zeug wie der TR 3 sollte nicht allzuweit unter deren Niveau liegen. Freilich scheint es so, als ob in Coventry in diesem und anderen Punkten demnächst etwas getan wird.

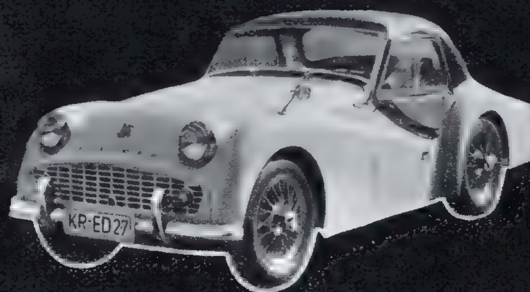
Hierzu muß allerdings gesagt werden, daß unser Testwagen mit englischen Dunlop Gold Seal-Reifen ausgestattet war, die zwar rutschfest, aber recht hart sind. Der TR 3 wird jedoch vom Werk auch mit Michelin X-Reifen geliefert, und wir konnten im Anschluß an den Test noch einen Michelin-bereiften TR 3 fahren. Diese Probefahrt bewies uns einmal mehr, in welch erstaunlicher Weise die Fahrcharakteristik eines Wagens durch den Michelin X verändert werden kann: all die kleinen, harten Stöße, die uns beim Fahren auf die Dauer so sehr gestört hatten, wurden trotz dem sogar höheren Luftdruck verschluckt. (Der Michelin X-Reifen hat eine durch Stahleinlagen außerordentlich stabilisierte Lauffläche und im Gegensatz dazu ganz weiche und elastische Seitenwände.) Selbstverständlich bleibt die Federung, wie sie ist; da aber ihr mangelhaftes Ansprechen auf kleine Unebenheiten durch den Reifen ausgeglichen wird, verbessert sich auch die Kurvenlage nicht unwesentlich. Man sollte also beim Kauf des TR 3 keinesfalls auf die Michelin X-Reifen verzichten. – Bei Nässe war der Wagen sowohl mit Dunlop- als auch mit Michelin-Reifen kaum schlechter zu fahren als bei trockener Straße. Bei dem zuletzt gefahrenen Wagen wurde die Bremswirkung bei nasser Straße schlechter und ungleichmäßig, was wohl weniger auf die freiliegenden Scheibenbremsen als auf eine Wasserempfindlichkeit der Beläge zurückzuführen war. Der Motor dieses Fahrzeuges lief übrigens ausgeglichener und leiser als der unseres Testwagens, bei überschlägigen Messungen konnte auch eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 170 km/st und eine Beschleunigung von 0 auf 80 km/st von etwa 8 sec festgestellt werden. Unser Testwagen war also tatsächlich kein ganz so gutes Stück und wohl auch nach 6000 km noch nicht voll eingefahren, so daß die gemessenen Werte das mindeste darstellen, was von Fahrzeugen aus der Serie erwartet werden kann. Der Testverbrauch von 12,7 Liter/100 km ist vielleicht ebenfalls durch den noch nicht ganz einwandfreien Motor ungünstig beeinflußt. Immerhin muß bei sportlicher Fahrweise mit einem durchschnittlichen Verbrauch von etwa 12 Liter/100 km gerechnet werden, was unserer Ansicht nach im Verhältnis zur verfügbaren Leistung auch durchaus angemessen ist. Durch volle Ausnutzung der Möglichkeiten des Overdrive läßt sich besonders auf der Autobahn der Verbrauch ohne allzu große Einbußen an Fahrleistung auf etwa 11 Liter/100 km senken.

Der TR 3 kostet in der Ausführung, wie wir ihn fuhren, DM 10 650,–. Wenn man auf die Speichenräder, die ihrer Zentralverschlüsse wegen bei uns zur Zeit ohnehin problematisch sind, verzichtet, sind es noch DM 10 255,–. Dafür bekommt man ein Fahrzeug, das ohne Zweifel ein echter Sportwagen ist. Die kleinen Unbequemlichkeiten kann man darum in Kauf nehmen; wie weit man sich mit der Härte der Federung und den Grenzen der Straßenlage abfinden will, muß jeder selbst entscheiden. Daß diese Grenzen in der effektiven Fahrleistung nicht sehr spürbar wurden, ist dem Motor und der ausgezeichneten Kraftübertragung zu danken. Beide trugen wesentlich dazu bei, daß uns das Fahren mit dem TR 3 trotz allen Einschränkungen Freude gemacht hat.

Reinhard Seiffert

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

TRIUMPH TR 3



MOTOR

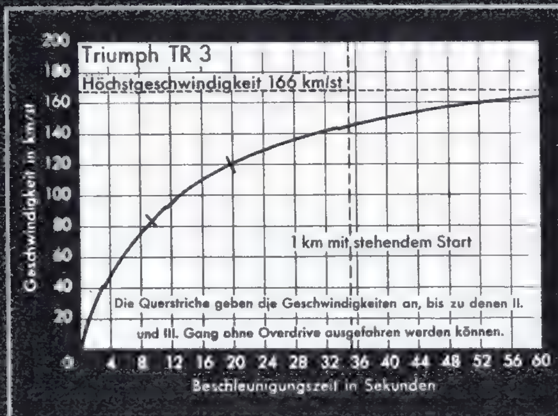
4 Zylinder, BohrungxHub 83x92 mm, Hubraum 1991 ccm, Verdichtung 1:8,5, Leistung 100 PS bei 5000 U/min, max. Drehmoment 16,35 mkg bei 3000 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitlich untenliegende Nockenwelle mit Kettenantrieb, auswechselbare Zylinderbüchsen, 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 8,0 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 6,25 Liter), Ölwechselmenge 5,7 Liter), Nebenstrom-Ölfilter, 2 SU-Horizontalvergaser Typ H 6, mechanische Benzinpumpe, Tankinhalt 54,5 Liter (im Heck), Batterie 12 Volt 51 Amp.st. (unter Motorhaube), Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (5000 U/min) 15,1 m/s, bei 100 km/st im direkten Gang (3100 U/min) 9,37 m/s, bei 160 km/st mit Overdrive (4000 U/min) 12,1 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung (hydraulisch betätigt), Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert) mit kurzem Schalthebel in Wagenmitte, elektrisch zuschaltbarer Laycock de Normanville-Overdrive, Untersetzungen: I. 3,38, II. 2,00 (mit Overdrive 1,64), III. 1,325 (mit Overdrive 1,09), IV. 1,00, Overdrive 0,82, Hinterachse 3,7, Ölinhalt Getriebe mit Overdrive 2,0 Liter (Wechsel 1,6 Liter), Hinterachse (Hypoidverzahnung) 0,8 Liter.

FAHRWERK

U-Profil-Kastenrahmen mit Kreuztraverse, vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern und Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern, hinten über dem Rahmen liegende Starrachse mit längsliegenden Blattfedern und Querstabilisator, Reifen 5.50–15 (1,55/1,7 atü, Michelin X 1,7/1,97 atü), Einzelradlenkung mit Schraube und Mutter, vorn Girling-Scheibenbremsen, hinten Girling-Duplex-Trommelbremsen, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder.



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2240 mm, Spur 1140/1160 mm, Bodenfreiheit 152 mm, Außenmaße 3840x1410x1270 mm (mit Dach), Wendekreis 10,6 m, Eigengewicht vollgetankt mit Coupédach 1030 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1300 kg.

Geschwindigkeiten

I. Gang	0 bis 40 km/st
II. Gang	0 bis 85 km/st
II. Gang Overdrive	5 bis 95 km/st
III. Gang	15 bis 120 km/st
III. Gang Overdrive	25 bis 145 km/st
IV. Gang	30 bis 166 km/st
IV. Gang Overdrive	40 bis 160 km/st
Höchstgeschwindigkeit	166 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	5,3 sec
0 bis 80 km/st	8,6 sec
0 bis 100 km/st	12,7 sec
0 bis 120 km/st	19,2 sec
0 bis 140 km/st	30,6 sec
0 bis 160 km/st	48,8 sec
1 km mit stehendem Start	35,3 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	10,3 kg/PS
voll belastet	13,0 kg/PS

Verbrauch (Super-Benzin)

Testverbrauch	12,7 Liter/100 km

Wartung

(Empfehlungen laut Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 4000 km
Schmierdienst	alle 1500 km
Inspektion	alle 10000 km

PREISE

(verzollt ab Krefeld oder Hamburg zuzüglich DM 65,– für Grenz- und Abfertigungsgebühren)

zweisitzig mit Allwetterverdeck	DM 8990.—
mit abnehmbarem Stahldach	DM 9450.—
mit Stahldach und Allwetterverdeck	DM 9890.—
Heizung	DM 180.—
Schnellgang	DM 625.—
Speichenräder	DM 395.—
Rückbank	DM 155.—
Michelin X-Reifen	DM 85.—
Abdeckplane f. Sitze	DM 145.—

Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr	DM 288.—
Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr	DM 340.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 539.— + 5%

Importeur:

Walter Hagen & Co. GmbH., Krefeld, Ostwall 103–105.



Bunter Automarkt in Thailand und Vietnam:

Zwischen Hitze und Air-Conditioning

Inzwischen gelangte unser Mitarbeiter Ernst Wiese von Nepal (siehe Heft 6) über Burma nach Thailand und Vietnam. In diesen Ländern bemühen sich buchstäblich die Automobilhersteller der ganzen Welt um den noch nicht stabilisierten Markt. Besonders Japan und die Sowjetunion haben neuerdings Aussichten, die Vorherrschaft der Wagen aus Westeuropa und USA zu brechen. Red.

Als Autofahrer den Informationen von Touristen Glauben zu schenken, ist in Oberitalien ebenso wie im Fernen Osten eine gewagte Sache. Im Fernen Osten sind sie sämtlich über 80 Lenze und treten nur in Gruppen auf, auf Meilen bereits als Yankees erkennbar und äußerst mitteilsam.

Wir haben diese Sorte Menschen auf unseren drei letzten Reisen wie die Pest fürchten gelernt – ganz besonders, weil sie selbst dem ungeschicktesten chinesischen Händler noch Überpreise bezahlen und damit die Geschäftsmoral in allen Teilen der Welt untergraben und weil sie sämtliche Hotels und Schiffe überfüllen. Doch die größte Enttäuschung bereitete uns Mr. Smith aus Texas, der in Nordburma die Vorfahren seiner vor etlicher Zeit angeblich von dort ausgewanderten Büffel suchte – er zeigt ihnen eine Visitenkarte mit seinem Namen und dem Bildnis seines Monsterbullen – und uns Wunderdinge über Thailand (früher Siam) berichtete. Wir konnten ihm und seiner redseligen besseren Hälfte nicht entgehen und hegten große Erwartungen. Als wir jedoch dann den Grenzfluß zwischen Burma und Thailand auf einer halsbrecherischen Einbaumfähre überquert hatten, fielen wir ebenso wie die thailändischen Zöllner aus den Wolken. Letztere, weil sie nicht recht wußten, wie sie uns abfertigen sollten, da wir doch über eine offiziell „gesperrte" Grenze kamen, wir aber, da fast alles anders war. Seitdem vor einigen Monaten ein Yankee von thailändischen Bauern umgelegt worden war, waren bis auf die nähere Umgebung von Bangkok keine Amerikaner mehr zu sehen . . . (Wie man sagte, wollte der junge Mann einer siamesischen Schönheit etwas zu nahe kommen, was von den Männern nicht gern gesehen wird. Andere behaupteten, er habe zu nahe der Grenze Beobachtungen angestellt.) Noch schlimmer war aber auf der Fahrt bis Bangkok das Fehlen des erwarteten Macadams und die brütende tropische Hitze. Die Siamesen sind wohl reizende, charmante Leute, wenn man davon absieht, daß sie wie fast alle Asiaten sehr neugierig sind, doch wenn sie ans Lenkrad kommen, verläßt sie mit einem Schlag ihr Hang zum möglichst leichten, durch wenig Arbeit gewürzten Leben (gewürzt sind nur die Speisen!), und sie werden zu rasenden Amokläufern. Bedauernswert sind die Insassen der offenen, fensterlosen Busse, die sich diesen kleinen Wüterichen anvertrauen, bedauernswert sind auch die übrigen Verkehrsteilnehmer, die langsam in die Flucht geschlagen werden. In dichten Staubwolken tauchten Irrlichtern gleich vor dem Kühler unseres Taunus plötzlich zwei glühende Augen auf, hüpften hin und her und verschwanden nach einem Steinregen, der schlechtere Fensterscheiben sofort durchschlägt. (Weshalb man bei Siams Bussen auf Glasscheiben als zusätzliche Gefahrenquelle verzichtet und blaue Flecken oder Beulen in Kauf nimmt.)

Der Hitze, die in den Tropen im Frühjahr ihren Höhepunkt erreicht, da im Sommer Regen und Monsunwind etwas kühlen, waren wir auf der Strecke restlos ausgeliefert. Nach schlaflosen Nächten erfanden wir jedoch ein Moskitonetzzelt in Höhenluft auf dem Autodach, das uns den Glauben an die Schönheiten der Welt und die schwindenden Kräfte zurückgab. Daß wir eines Tages wie in einer Auslage aufwachten, umgeben von einigen hundert recht verwundert dreinschauenden Annamiten, mußten wir in Kauf nehmen, denn wir hatten, als wir in der Nacht in der Nähe einer Shell-Station kampierten, nicht geahnt, daß diese in der Mitte eines Marktplatzes aufgebaut worden war. Der schwarze Nylonpyjama meiner Kollegin hat den weiblichen Teil der Zuschauer äußerst erregt; er ähnelte nur allzusehr ihren eigenen Gewändern, die sie aber – o verkehrte Welt! – bei Tage tragen!

Von den verheißenden Wundern der amerikanischen „Waffenhilfe" in den letzten Jahren, die sich stets durch Nightclubs, englisch radebrechende Fräuleins, entmoskitonisierte Landstriche und klimatisierte (sprich „airconditionierte") Bungalows, Bars und kaugummiverkaufende Jugend äußert, war in Nord-Siam wenig zu merken.

Autokolonnen, von der Hitze aufgeweichte Asphaltstraßen, Militärlastwagen und Rikschahs mit und ohne Vespamotor wurden erst

Japans interessantester Wagen: der „Prince".



Der japanische Datsun als Kleinlieferwagen.





In der tropischen Hitze verwandelten wir unser Touricampzelt auf dem Wagendach in einen großen Moskitoschutz. Er war die Sensation für alle Eingeborenen.



Prinz Birabongse, jetzt ein Autohändler in Bangkok, im Gespräch mit Ernst Wiese.

die große Plage in der Nähe Bangkoks, das seit vier Jahren als Folge der Dollarkredite in einer Hausse lebt, die sich sofort in vierrädrige Motorfahrzeuge umwandelte. Innerhalb von zwei Jahren hatte sich die Zahl der Autos verdoppelt, und der Beruf des Autohändlers war nicht nur ein einträglicher, sondern auch ein hochgeachteter „königlicher", seitdem kein anderer als Prinz Birabongse, bekannt als Rennfahrer in allen Teilen der Welt, trotz seinem blauen Blut sich entschloß, diesem Broterwerb zu folgen, der auch den großen Meistern des Volants in Südamerika noch stets ein sicherer Nebenverdienst zu sein scheint. In seinem „Birasport"-Laden auf Bangkoks vornehmer Hsipiastraße stellt er neben dem Berkeley auch den „Neckar" aus, von dem er in den letzten einundeinhalb Jahren bereits 60 Stück auf die verstopften Straßen Bangkoks schickte. Seit kurzer Zeit allerdings muß er den allgemein bejammerten Geschäftsrückgang zugeben, der dem Abzug der amerikanischen Soldaten nicht nur in den Nightclubs und chinesischen Restaurants folgte. Seine sportlichen Ambitionen liegen übrigens nicht mehr auf automobilistischem Gebiet, sondern auf dem Wasser. Auf Wasserskiern ist er unangezweifelter Champion und freut sich neben seinem kommerziellen Beruf über die Sonne am Strand von Pathaya. Zweimal im Jahr, wenn auf einem Flugplatz in der Nähe Bangkoks Sportwagenrennen gestartet werden, sitzt er am Steuer eines schnellen Wagens, fährt die Vorrunde und winkt ab. Die Prinzessin und er vermittelten uns ein selten gemütliches, entspannendes Wochenende und die ersten Kenntnisse des Wasserskifahrens.

Etwas mehr vorausblickend als etliche Apothekerfirmen, die zur Komplettierung ihres Warenlagers in der letzten Konjunkturzeit auch noch Autohändler wurden und vergaßen, daß man auch für diese Autos Werkstätten braucht, sind schon die Japaner, die gleich neben dem Toyota-Glaspalast zwei Service-Stationen einrichteten, in denen es nicht siamesisch-lässig, sondern japanisch „zackig" zugeht. Die den Siamesen auszeichnende fast südeuropäische Lebensart überträgt sich natürlich auch auf den Arbeitseifer und die Gründlichkeit und Präzision. Bei den Japanern besetzt man alle Posten, die etwas Verläßlichkeit voraussetzen, mit den eigenen Kräften, von denen es ja im 90 Millionen-Reich etliche zuviel gibt. In der Toyota-Niederlassung von Bangkok lernten wir noch eine andere Seite japanischer Gründlichkeit und Organisation kennen, die denjenigen Pressechefs oder Exportverkaufsmanagern deutscher und englischer Firmen, die bislang über die junge Konkurrenz aus dem Osten nur lächeln, doch zu denken geben sollte! Wir wurden nämlich nicht vom letzten Sekretär, sondern vom General Sales Manager der Toyota Motor Sales Co., George Pusavat, persönlich mit den Worten empfangen: „Es freut mich, daß Sie kommen. Ich war nämlich bereits auf dem Weg in Ihr Hotel." Auf meine erstaunte Frage, wieso er von unserer Anwesenheit und meinem Interesse an japanischen Autos wußte, zeigte er nur auf eine Mappe, in der meine Berichte aus AUTO, MOTOR und SPORT und aus THE MOTOR fein säuberlich geordnet zu finden waren. Der Salesmanager lachte wie ein alter Bekannter, dem ein guter Witz gelang: „Wie wäre es mit einer kleinen Fahrt mit dem Toyota zurück nach Europa? Wir könnten das heute abend in ‚Princess Garden' besprechen. Ich habe noch einige Herren und Damen zur kleinen Feier Ihrer glücklichen Ankunft eingeladen." Als wir dann am Abend hörten, daß der kleine Speisesalon in Bangkoks exklusivstem Restaurant bereits seit zwei Tagen reserviert worden war und die chinesischen Spezialitäten (Haifischflossen und Vogelnester) des 200 DM- (pro Gedeck!) Essens aus China bestellt wurden, verwunderten wir uns doch über den Gedankenleser. Denn vor zwei Tagen hatte ich vom Toyota-Glaspalast auf der Surriwongsroad noch gar keine Ahnung.

Doch noch einen größeren Eindruck als der japanische Willkommensgruß hat auf meine Fotografin das Frigide Airconditioning-Gerät (Mehrpeis 800 DM) gemacht, das in dem 1,5 Liter 55 PS Toyota Crown de Luxe Viersitzer eingebaut war, der am nächsten Morgen zur Verfügung stand, als fleißige japanische Hände all die Schäden und Unterlassungssünden ausbesserten, die meinem Taunus 17 M die unverantwortlichen braunen Eingeborenenjungen zugefügt hatten. Noch stets habe ich auf meinen Reisen jede schmutzige Handarbeit ohne Rücksicht auf das dabei „verlorene Gesicht" des Europäers selbst gemacht, doch wenn die Vorschriften der großen englischen Garagen die eigene Aufsicht verboten, war ich natürlich machtlos und konnte wenige Kilometer nach dem Verlassen der Superwerkstatt nicht nur den soeben befestigten Auspuff auf der Straße suchen, sondern auch die Ursache von etlichen Fehlzündungen und Kurzschlüssen.

Klimaanlagen, Airconditioning sets, hatten es aber nicht nur meiner komfortliebenden Fotografin angetan, sondern auch den Siamesen und anderen devisenstarken Tropenbewohnern, die angesichts dieser technischen Erfindung sogar auf die Television zu ver-

Fortsetzung Seite 30

Kopfbild: Auf diesem Floß aus drei Sampas überquerte Wiese mit seiner Begleiterin den Fluß an der Grenze zwischen Burma und Thailand.

Fotos: Marianne Thal



Rechts: Bis zuletzt war es zweifelhaft, ob es sich bei den Kameraden auf diesem Lastauto um Rebellen oder richtige Soldaten handelte.

3000 DM für Seebohms Lächeln

Der Chefredakteur der illustrierten Zeitung DER STERN, Henri Nannen, wurde unlängst zu DM 3000.– Geldstrafe wegen Beleidigung verurteilt. Und zwar war im November 1955 in einer Reportage des STERN über Unfälle an Bahnübergängen neben der Zeichnung eines Omnibusunglückes und der Schlagzeile „Das ist fahrlässige Tötung, Herr Dr. Seebohm!" ein Foto veröffentlicht worden, auf dem der Minister lächelte. Der Beleidigungsprozeß dauerte zweieinhalb Jahre und führte nun zur Verurteilung. Aber keineswegs, weil man Seebohm fahrlässige Tötung nachgesagt hatte, sondern nur des Lächelns wegen. Die Begründung des Urteils ist interessant, und wir möchten ohne Kommentar auszugsweise übernehmen, was Henri Nannen im STERN dazu schreibt:

„Wie das Landgericht Hamburg sagt, sind die zahlreichen Unfälle an unbeschrankten Bahnübergängen gerichtsbekannt, und der Angeklagte durfte durchaus die Frage des Verschuldens der verantwortlichen Behörde aufwerfen.

. . . ist der vom Angeklagten gegen den Minister erhobene Vorwurf der Unfähigkeit nicht rechtswidrig, da er in Wahrnehmung berechtigter Interessen erhoben wurde . . .

. . . ist aus den gleichen Gründen die Behauptung des Angeklagten nicht strafbar, der Minister habe sich pflichtwidrig verhalten, indem er sich nicht genügend für die Beseitigung der Unglücksursachen eingesetzt habe.

Nun ist damit durchaus nicht gesagt, daß die Richter sich diese Vorwürfe gegen den Minister etwa zu eigen gemacht hätten. O nein, man sah es eben nur als ‚nicht rechtserheblich' an, die moralische, juristische und politische Schuld am Tode von nun fast achttausend Opfern der unbeschrankten Bahnübergänge zu klären.

Inzwischen wird der Leser fragen, worauf sich denn das Urteil über 3000.– DM Geldstrafe stütze.

Das Urteil sagt es mit diesen Worten: ‚Hierdurch (durch das Foto mit dem Lächeln) gewinnt der unbefangene Leser den Eindruck: Trotz der schrecklichen Unfälle lacht der Minister noch, er geht lächelnd und oberflächlich darüber hinweg! Hierin ist aber eine schwere Ehrverletzung des Ministers zu sehen. Er erscheint damit in den Augen anderer als ein oberflächlicher, gewissenloser Mensch . . . Im vorliegenden Fall war es zur Interessenwahrung nicht erforderlich, dem Minister noch persönlich einen schweren ‚Charakterfehler' vorzuwerfen, nämlich sich lächelnd über alle schrecklichen Folgen der Unfälle an Bahnübergängen hinwegzusetzen, als mache ihm das nichts aus.'

Das war alles, was von der Anklage übrigblieb. Ein mageres Ergebnis auch für Herrn Dr. Seebohm, das mit einem halben Zentner Akten in drei Verhandlungen vor sieben Richtern zu teuer bezahlt wurde – wenn es nicht dazu herhalten sollte, so zu tun, als seien die Vorwürfe des Stern nun allesamt widerlegt.

Aber das ist nicht wahr! In den zweieinhalb Jahren, die dieser Prozeß dauerte, während Herr Seebohm weiterhin lächelnd Brücken einweihte, Wahlreden hielt und verkehrspolitische Wechsel auf die Zukunft ausstellte, starben an den unbeschrankten Bahnübergängen weitere 216 Menschen. Und Herr Seebohm hat immer noch nichts getan. Wozu, so frage ich, haben wir eine Demokratie, wenn es uns nicht gelingen sollte, einen solchen Minister zum wohlverdienten Rücktritt zu veranlassen?"

Blick in die Zukunft

Die Lloyd-Motorenwerke haben in einer Verlautbarung an die Presse scharf gegen den alten Führerschein 4 Stellung genommen. Nachdem die Prüfungsbestimmungen für alle Klassen so verschärft worden seien, sei es doch ein Unding, daß Leute ohne jede Automobil-Fahrpraxis mit dem alten Führerschein (Stichtag 1. 12. 54) Kleinwagen bis 250 ccm steuern dürften.

Und weiter sagt man:

Die bestehende Regelung wirft noch eine weitere Frage auf, die mit dem Problem der allgemeinen Verkehrssicherheit eng verknüpft ist. Sie veranlaßt manchen unter falscher Prüfungsangst leidenden Kleinwagenkäufer, sich für ein „untermotorisiertes" Fahrzeug zu entscheiden, das auf Grund der Hubraumbeschränkung auf 250 ccm zwar eine Spitzengeschwindigkeit von 80–90 km/st zu erreichen vermag, dessen mangelhafte Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit es aber zu einem gefährlichen Hindernis im schnellen Fluß des modernen Verkehrs werden läßt. Die Entscheidung dieser Käufer für ein stärkeres Fahrzeug, das eine höhere Verkehrssicherheit bietet, sollte nicht länger durch eine längst überholte Vorschrift beeinflußt werden.

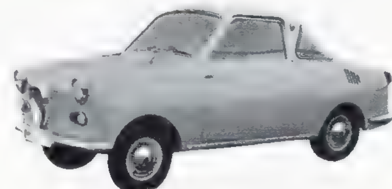
Die Behörden beweisen oft genug, wie schnell neue Regelungen zur Überraschung der Betroffenen in Kraft gesetzt werden und befolgt werden müssen. Es wäre bedauerlich, wenn die wirklich aktuelle Frage einer Neuregelung der Bestimmung über den alten Führerschein 4 dabei eine Ausnahme bliebe.

Wir haben schon seit Jahr und Tag auf die Hypothek verwiesen, die der alte Führerschein 4 für die Kleinwagenentwicklung in Deutschland bedeutet. Unser Appell richtete sich allerdings nicht an den Bundesverkehrsminister, der schließlich nicht mit einem Federstrich die einmal erworbenen Rechte von Führerscheinbesitzern annullieren kann, sondern an die Industrie, die uns mit Prüfungsangst-Autos verschonen sollte. Damals allerdings vermißten wir sehr den Appell irgendeines prominenten Kleinwagen-Werks an seine Konkurrenten, und wir können uns nicht erinnern, daß man industrie-offiziell dieses heiße Eisen angefaßt hätte. Im Gegenteil: Während die meisten Hersteller von Fahrzeugen unter 250 ccm sich bemühten, vom leichten Kabinenfahrzeug auszugehen und durch sorgfältig ausgearbeitete Leistungscharakteristik ihrer Triebwerke zu günstigen kg/PS-Werten zu kommen, blieb uns auch ein echtes Prüfungsangst-Auto nicht erspart (das wir ja dann auch so nannten): Der Lloyd LP 250 (siehe Heft 18/56).

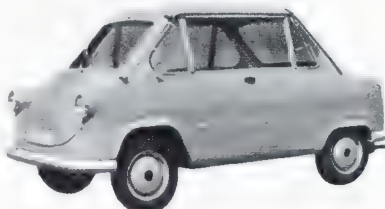
Es ist erfreulich, daß man bei Lloyd inzwischen eingesehen hat, daß man auf dem Holzweg war. Es mutet jedoch seltsam an, daß nun das gleiche Werk sich zu Wort meldet, nachdem sich längst auch beim Publikum die Tendenz zum stärkeren Fahrzeug – trotz Führerschein – durchgesetzt hat. Ganz abgesehen davon, daß etwa 60% der von Lloyd gebauten Wagen sehr schwache Zweitakter waren, die immerhin zum größten Teil noch unsere Straßen bevölkern und noch auf Jahre bevölkern werden, denn ihre Lebensdauer ist ja groß. So wenig wir je untermotorisierten Fahrzeugen das Wort redeten: die Fahrleistung der nach modernen Grundstäzen konstruierten Fahrzeuge bis 250 ccm übertrifft die seinerzeitigen 250er, 300er und 400er Lloyds beträchtlich, und die Argumente, die Lloyd heute zum Nachteil mancher Konkurrenzfahrzeuge ins Feld führen will, treffen diese weniger als die frühere eigene Produktion! Es ist gewiß nett und schön, wenn die Blicke von Industriewerken stets in die Zukunft gerichtet sind. Aber man hat schließlich auch eine Vergangenheit, und die ist bei Lloyd noch nicht alt genug, um vergessen zu sein.

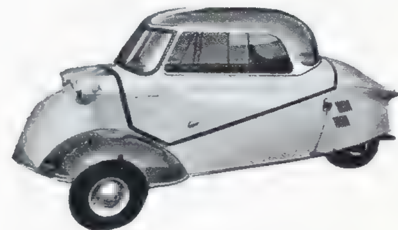
Si





Diese Fahrzeuge werden heute noch gebaut und sind mit dem alten Führerschein 4 zu fahren: BMW Isetta 250 ccm, 12 PS, Goggomobil 250 ccm, 14 PS, Messerschmitt 200 ccm, 10 PS und Zündapp Janus 250 ccm, 14 PS.





Studienkommissar gefällig?

Eine eventuelle Übereinstimmung der hier geschilderten Ereignisse, Vorfälle und Zustände mit wahren Ereignissen, Vorfällen und Zuständen wäre rein zufällig.

Leute, ich habe einen neuen Beruf für mich entdeckt: Studienkommissar!

Schon immer sagte meine Frau zu mir: „Götz", sagte sie, „du mußt einen neuen Beruf ergreifen! Die Artikelschreiberei ist auf die Dauer kein Geschäft. Immer der Kampf ums Zeilenhonorar – da kann die Familie nicht von satt werden!"

Lange habe ich überlegt, was da zu tun sei. Und dann kam mir ein Einfall, den ich wohl trotz der mir angeborenen Bescheidenheit als genial bezeichnen darf: Ich werde Studienkommissar!

Der zündende Funke sprang mir neulich aus der Tageszeitung entgegen, in der folgende Meldung stand:

Stadtrat Semmelbrösel aus Amerika zurück!

Nach vierwöchigem Studienaufenthalt in den Vereinigten Staaten ist gestern Stadtrat Sebaldus Semmelbrösel wieder in unsere Heimatstadt zurückgekehrt. Bei einem Frühschoppen anläßlich einer ersten Pressekonferenz gab er bekannt, daß er im „Lande der unbegrenzten Möglichkeiten", wie er Amerika treffend charakterisierte, hochinteressante Einblicke in die dortigen Verkehrsverhältnisse gewonnen habe. Auch drüben kenne man, so führte Semmelbrösel aus, das Parkplatzproblem und die ihm besonders am Herzen liegende Frage des Nummernsystems für die Autokennzeichen. Indes, Amerika sei eben ein wohlhabendes Land, und die dortigen Methoden könnten nicht auf die deutschen Verhältnisse übertragen werden. Nähere Einzelheiten wolle er auf einem bescheidenen Bankett bekanntgeben, das er demnächst im großen Spiegelsaal des Schloßhotels Belvedere zu veranstalten gedenke.

Ei der Daus, dachte ich, da ist der liebe Semmelbrösel also vier Wochen durch Amerika kutschiert, um das Autokennzeichensystem zu studieren! Und da fiel es mir ein: War nicht eben der Bürgermeister unserer Landeshauptstadt an der Spitze einer Studienkommission in Melbourne (Australien) gewesen, um die dortigen Straßenbaumethoden zu studieren? Hatte nicht kürzlich unser Landrat mit einer Studienkommission eine Studienreise durch Indien unternommen, um sich über die indischen Versuche zur Lösung des Problems der Verkehrssünder-Erfassung zu informieren? Und war nicht neulich der komplette Stadtrat unserer Nachbargemeinde in Kalifornien gewesen, wo er als Studienkommission für Nebelscheinwerferfragen fünf Wochen lang das kalifornische Nebelscheinwerfersystem studiert hatte? Ja, manchmal waren drei Polizeipräsidenten zu gleicher Zeit unterwegs gewesen und hatten fremde Länder studiert – wo sie doch eigentlich hätten zu Hause bleiben müssen, um auf den regionalen, überregionalen, ländlichen, städtischen und staatlichen Geschwindigkeitsbegrenzungstagungen Meinung und Stimme abzugeben.

Und da kam es mir: Götz, das ist deine Chance – die Chance deines Lebens! Morgen also werde ich in der Frankfurter Allgemeinen folgende Annonce aufgeben:

Mittvierziger, durch seine regelmäßigen Gänge zu Wohnungsämtern, Verkehrsgerichten und Finanzämtern durchaus behördengewandt, sucht feste Anstellung als

Studienkommissar.

Aufgabenkreis: Studium aller Verkehrsfragen jenseits unserer Grenzen, auch und besonders in Übersee. Bin auch bereit, größeren Studienkommissionen als Leiter vorzustehen. Spezialität: Studienreisen nach USA (mit Ausnahme der klimatisch ungünstigen Mittelwestgebiete). Mindestdauer der jeweiligen Studienreisen 4 Wochen. Mäßige Tagessätze, Kilometergelder, Reisekostenpauschale, Aufwandsentschädigung und Risikozuschläge. Erfolg garantiert: keine Studienreise ohne Ergebnis!
Zuschriften unter Beifügung eines Zwanzigmarkscheines an die FAZ unter Kennwort „Fettnäpfchen".

Der wichtigste Passus in dieser Anzeige scheint mir der Hinweis auf den garantierten Erfolg zu sein. Die Leute, die mir die Reisen zu bezahlen haben – Stadtkämmerer, Landratsamtskassierer, Länderfinanzministerialbeamte, Bundesfinanzminister – wollen ja etwas sehen für ihr sauer verdientes Geld. Aber da habe ich eigentlich gar keine Bedenken. Denn das kann man aus 83 von mir gesammelten Studienkommissionsberichten entnehmen: Die Verhältnisse dort drüben (Florida, Molukken, Abbazia, Neuseeland, Polarstützpunkt Thule, Salzburg, Hawaii – ganz egal) sind allemal . . . und jetzt zitiere ich: „sind allerdings so anders gelagert, daß man sie nicht auf unsere deutschen Verhältnisse übertragen kann. Wir müssen dem Problem schon mit eigenen, spezifisch deutschen Methoden zu Leibe rücken."

Sie werden sagen: Wenn man das schon vorher genau weiß, warum reist man dann überhaupt hin und verpulvert die Tausendmarkscheine? Das habe ich mir jahrelang auch gesagt. Aber jetzt, wo ich selbst ins Geschäft steigen will, muß ich natürlich anders denken.

Ein paar Stichworte fürs Bankett – ich meine: für meine Berichterstattung nach Rückkehr – habe ich schon zu einer Kartei zusammengestellt. Da steht zum Beispiel unter ‚USA': „Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Schwimmt in Geld. Kann sich alles leisten. Deshalb auf deutsche Verhältnisse nicht übertragbar." Unter ‚Australien' habe ich notiert: „Sehr dünn besiedelt. Teilweise noch nicht zivilisiert. Motorisierung regional geballt. Deshalb auf deutsche Verhältnisse nicht übertragbar." Und so weiter. Für den Schlußsatz habe ich mir einen Gummistempel angeschafft.

Sie sehen, es kann mir gar nichts passieren. Wenn ich in Paris die Verkehrsregelung studiere, werde ich nachher sagen: „Die französische Mentalität ist anders als die deutsche. Deshalb können wir die flotte Tätigkeit der Flics von unseren Polizeibeamten nicht erwarten." Straßenbau werde ich geschickterweise in USA studieren; denn um das dort Studierte bei uns nachzuahmen, werden wir nie Geld genug haben (beziehungsweise auszugeben bereit sein – denn wir haben's natürlich prozentual genauso!), Schneeräumprobleme werde ich in Hinterindien studieren (Reisedauer: 8 Wochen, da unerwarteterweise in den Monsun geratend), die Frage des asymmetrischen Abblendlichts auf Neufundland. Hauptsache: immer möglichst lange unterwegs sein und möglichst weit weg – das hebt mein Ansehen und macht mich bedeutend! Hornbrille (mit Fensterglas, da dummerweise normalsichtig) ist schon bereitgelegt, denn das ist wichtig fürs Pressefoto „Die Studienkommission wird vom Oberbürgermeister von Papeete auf Tahiti empfangen". Und zwei Dutzend Silberrahmen mit meinem Konterfei habe ich auch schon besorgt – zur huldvollen Überreichung an die in fremden Landen jeweils zu Ehrenden. Sie sehen, ich habe für alles vorgesorgt.

Götz Weihmann

Man erzählt sich . . .

„Chrysler bringt einen deutschen Kleinwagen auf den amerikanischen Markt, um der Konkurrenz von Ford und General Motors mit ihren kleinen europäischen Modellen begegnen zu können."

Vielleicht. Möglich ist aber auch, daß Chrysler selbst einen Kleinwagen baut. So verhandelte man mit der Firma Willys, die den Personenwagenbau inzwischen aufgab, wegen Übernahme der noch vorhandenen Preßwerkzeuge und Vorrichtungen für deren bis 1952 gebauten Aero (274 cm Radstand, Außenmaße und Leistung etwa wie Opel Kapitän).

*

„Triumph bringt zum nächsten Londoner Salon zwei völlig neue Sport-Modelle."

Stimmt. Es ist ein 1000 ccm-Gran Turismo-Wagen in Vorbereitung, der aus dem 4 Zylinder Standard Ten-Motor (63×76 mm) 50 PS herausholt und 150 km/st erreichen soll. Außerdem wird in London das Debut des TR 4 erfolgen.

*

„MG beabsichtigt, einen großen Tourensportwagen auf den Markt zu bringen."

Stimmt nicht. Dagegen scheint jetzt festzustehen, daß die seinerzeitigen Le Mans-Prototypen mit Doppelnockenwellen-Motor in Serie gehen. Es handelt sich um einen 1600 ccm-Vierzylinder-Motor im MGA-Chassis.

*

„Geheime Testversuche auf Straßen der Ostschweiz". „Mercedes erprobt neue Wagen." („Westd. Allg. Ztg." vom 5. 4. 1958.)

Ganz gewiß. Fotos von diesen natürlich weitgehend getarnten Prototypen erschienen in verschiedenen ausländischen Zeitschriften, nachdem eine Testkolonne von 3 Werkswagen ausgerechnet in eine von einem Schweizer Automobil-Club im Engadin durchgeführte Fachjournalisten-Tagung zum Thema Schneereifen geriet. Daimler-Benz-Kommentar: „Es wird noch lange dauern, bis ein neuer Mercedes da ist."

*

„Der neue Kapitän wird dem Vauxhall-Cresta sehr ähnlich sehen."

Stimmt. Die in Portugal herumfahrenden Prototypen, die natürlich ebenfalls sehr camoufliert sein können, ähneln dem Cresta zum Verwechseln.

*

„Nach der Übernahme der Auto Union durch die Daimler-Benz sollen künftig die DKW-Wagen einen – allerdings etwas kleineren – Mercedes-Stern erhalten."

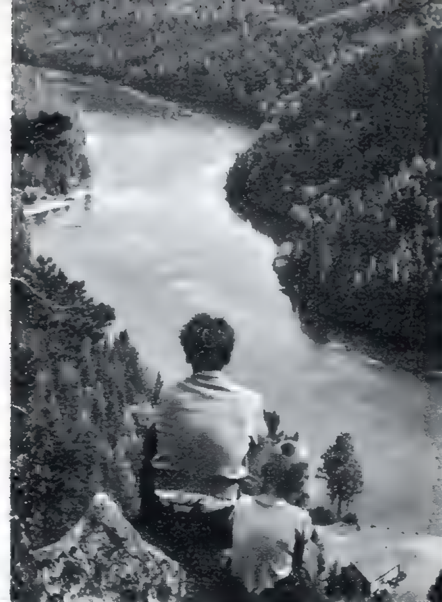
Stimmt nicht. Ebensowenig das in Düsseldorf kursierende Gerücht, der 190 SL erhalte einen Zweitaktmotor.

*

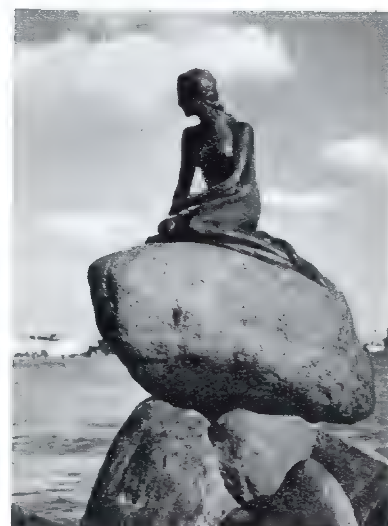
„Die Russen beabsichtigen, 1959 in den europäischen Grand Prix-Sport mit einem 2,5 Liter-Rennwagen einzugreifen, der über eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/st verfüge."

Durchaus möglich. Wir halten jedoch ihre Chancen zumindest in der Anfangszeit für so gut wie nicht vorhanden, da zu diesem bis ins Extrem verfeinerten Maschinensport mehr als nur ein schneller Wagen gehört.

Orientierungsfahrt nach Norden



Oben: die Flüsse Schwedens führen durch unberührtes Waldgebiet, Niveauunterschiede werden durch Stromschnellen ausgeglichen, vor Barrieren aus Urgestein stauen sich fjordartige Seen auf. Weiter im Norden des Landes gibt es aber statt Brücken nur noch Fähren. – Links: Kopenhagen ist ohne das Meer nicht denkbar. Die Schiffe legen hier mitten im Stadtzentrum an. Die Renaissancefassaden haben holländische Baumeister errichtet.
Foto: Hasobild, Winkler



Das Wahrzeichen Kopenhagens steht jedoch draußen vor dem Hafen: die Meerfrau auf der Granitklippe sieht auf den Sund hinaus und wartet auf die heimkehrenden Schiffe.
Foto: Schneiders

Wer die ausgetretenen Pfade des Reiseverkehrs kennt und die Sehnsucht nach dem Süden stillte, den zieht es in die unberührten Wälder des Nordens, die sich ihre Ursprünglichkeit bis auf den heutigen Tag erhalten haben.

Schon auf dem Fährschiff spürt man ein wenig von der Eigenart der nordischen Länder, deren ausgezeichnete Küche selbst Lucullus in Entzücken versetzt hätte. Hier begegnen wir zum ersten Male dem weltberühmten „Smørbrød" (dänisch) oder „Smörgasbrod" (schwedisch) mit Hummer, Lachs, Garnelen, Geflügel, Braten, Wurst, Eiern, Käse, Salaten, warmen Beigaben, Brot, Aquavit. Statt „Prosit" sagt der Nordländer „Skal". Das bedeutet Gesundheit, Freundschaft, langes Leben und Glück. Dieses Wort ist die Aneinanderreihung der Anfangsbuchstaben dieser vier Wünsche: **s** (undhet), **k** (erlek), **a** (rugar) und **l** (ykke). Man muß sich das merken. Denn überall im Norden trinkt man sich auf diese Weise zu. Bei Oskar Davidsen in Kopenhagen, der durch seine 1,25 m lange Smörbrod-Karte berühmt wurde, in den Bars der „rollenden Hotels", die auf dem Schienenstrang durch ganz Schweden bis hinauf zum Polarkreis brausen, und auch in der alten „Gyllene Uttern" (Goldene Otter), jenem bekannten Rasthaus an der alten Heerstraße bei Gränna in Südschweden.

Über eines sollte man sich schon bei der Überfahrt im klaren sein: Trunkenheit am Steuer wird in allen nordischen Ländern schwer bestraft. In Norwegen genügt sogar schon ein Glas Bier oder ein kleiner Whisky, um von der Polizei als „unter Alkohol stehend" betrachtet zu werden. Übrigens ist hier auch das Rauchen für den Fahrzeuglenker verboten.

Nach 2½ Stunden taucht in der Ferne über dem Wasser die Küste Dänemarks auf. Die Formalitäten werden auf dem Schiff erledigt.

Unser erstes Ziel ist Kopenhagen. Die großen Reisestraßen sind in allen drei Ländern gut. Nur in Norwegen lassen sie etwas zu wünschen übrig, noch mehr die Nebenstraßen. Sie sind oft holprig und steinig. Aber sonst kann man getrost auf das Gaspedal treten, zumal Geschwindigkeitsbeschränkungen rechtzeitig angekündigt werden. In den Städten ist der Verkehr vorbildlich geregelt. Auf die Radfahrer – jeder zweite radelt ja in Kopenhagen – muß man achtgeben. In Schweden muß man sich jedoch auf den Linksverkehr umstellen. Das macht weniger Schwierigkeiten, als man zunächst annimmt.

Die Straße nach Kopenhagen führt an vielen Einzeldörfern und kleinen Ortschaften vorbei, die 150 km vergehen schneller, als man glaubt. Breite Straßen, Kanäle und altehrwürdige Bürgerhäuser sind der erste Eindruck. Kopenhagen ist eine Großstadt mit mehr als einer Million Einwohner. Das Rathaus mit seinem 100 m hohen Turm, in dessen Innern Jens Ohlsens astronomische Weltuhr schlägt; die Börse mit dem Drachenturm – die älteste der Welt –; das Nationalmuseum, in dem der 3000 Jahre alte Sonnenwagen von Trundholm und die Reste des ältesten Wikingerschiffes stehen, und die Glyptothek, die vollständigste Sammlung französischer Skulpturen außerhalb Frankreichs, sind die Hauptsehenswürdigkeiten. König Christian IV. (1588 bis 1648) berief holländische Baumeister an seinen Hof und machte Kopenhagen zu einer Renaissancestadt, auf deren Markt Fischweiber schlanke, glitzernde Aale feilhalten. Man sollte die Stadt aber nicht verlassen, ohne auch einmal durch den Vergnügungspark „Tivoli" zu bummeln, den der dänische König Christian mit folgenden Worten einweihte: „Wenn das Volk sich amüsieren kann, politisiert es nicht."

Weiter geht es nordwärts. Hinauf nach Helsingör mit dem Hamlet-Schloß Kronberg. Zurück bleiben die Königsschlösser Fredensborg und Frederiksborg. Vor uns liegt der Sund, der Dänemark von Schweden trennt. In 25 Minuten erreicht die Fähre die schwedische Küste, die auf den ersten Blick einen wohlhabenden Eindruck macht. Die Benzinpreise und Übernachtungskosten lassen sich nicht auf einen Nenner bringen. Obwohl die Verpflegungs- und Übernachtungskosten etwas höher als bei uns sind, bezahlt man für Benzin und Öl weniger als in Deutschland. Während der Hauptsaison, die hier vom Juni bis zum August gerechnet wird, liegen die Hotelpreise noch um 15 bis 20% höher. Trotzdem sollte man sich zur Hauptreisezeit rechtzeitig um ein Quartier bemühen.

Ab Helsingborg geht es im Linksverkehr nach Göteborg. Von hier aus besteht die Möglichkeit, mit einem Schiff in etwa 3 Tagen die 560 km lange Strecke durch den Götakanal bis Stockholm zu fahren. Da wir uns jedoch noch ein wenig im Linksfahren üben wollen und Oslo das nächste Reiseziel ist, müssen wir auf diesen an sich sehr lohnende Fahrt verzichten.

Bei Swinesund überschreiten wir die norwegische Grenze, und ab hier wird wieder rechts gefahren. Nach einer Stunde nähern wir uns dem weiten Oslofjord, an dessen innerem Ende Norwegens Hauptstadt liegt. Wer nach Oslo kommt, muß auf dem Holmenkollen gewesen sein. Nicht wegen der Sprungschanze, sondern wegen des weiten Blickes von ihrem Turm über die Halbmillionenstadt und den Fjord, dessen graugrünes Wasser sich am Horizont verliert. Oslo ist seit altersher mit der Seefahrt verbunden. Viel gibt es da zu sehen: das Polarschiff „Fram", mit dem Nansen und Amundsen in das Eis der Pole vorstießen, und das Floß „Kon-Tiki", das 1947 den norwegischen Ethnologen Heyerdahl in 97tägiger Fahrt von Peru nach Tahiti trug. (Damit wollte er beweisen, daß die Südseeinseln nicht von Asien, sondern von Südamerika aus besiedelt wurden.) Auch die drei tausendjährigen Wikingerschiffe lohnen eine Stippvisite.

Am nächsten Tage geht es ostwärts, der aufgehenden Sonne entgegen. Der Grenzwechsel bei Hän bringt kaum einen Aufenthalt, und über Karlstad am Vännernsee und Orebro gelangt man relativ schnell nach Stockholm. Dabei durchfährt man die südlichen Ausläufer des Värmlandes, die Heimat der schwedischen Schriftstellerin Selma Lagerlöf. Diese Landschaft mit ihrem ständigen Wechsel von Seen, Wiesen und Wäldern ist nicht nur hübsch, sondern auch abwechslungsreich. Nach zehnstündiger Fahrt taucht in der Ferne der Mälarsee auf, an dessen Ostausgang die Wikinger um das Jahr 1187 die Niederlassung Stockholm gründeten. Diese Stadt nannte man die „Königin des Mälarsees". Manche sprechen auch vom „Venedig des Nordens". Damit haben sie gar nicht so unrecht; die vielen Brücken, Kanäle und Boote haben in der Tat etwas von Venedig.

Das Stadthaus in Stockholm ist eines der schönsten öffentlichen Gebäude, die in den letzten Jahren in Europa errichtet wurden. In ihm sind die Stilelemente der schwedischen Schloßarchitektur mit klassischen Motiven und orientalischen Einflüssen zu einer geschlossenen Harmonie vereinigt. Der „Goldene Salon" und der „Blaue Saal" sind sehenswert. Auch das Nordische Museum mit seinen Schätzen aus Schwedens Vergangenheit lohnt sich. Dasselbe gilt für den Zoo Skansen mit seinen großen Tiergehegen. Wer sich amüsieren will, der suche die vielen kleinen „Tivolis" gleich daneben auf.

Das nahegelegene Drottingholm, das Versailles des schwedischen Königs, Gripsholm und Saljöbaden mit seinem Blick auf die Schären, sollte man auch gesehen haben. Die fast eine Million Einwohner zählende Hauptstadt Schwedens macht mit ihren modernen Wohnhochhäusern, zentralen Einkaufsstätten und großzügig angelegten Parkplätzen beinahe einen amerikanischen Eindruck.

Den verlockenden SAS-Mitternachtssonnenflug müssen wir uns versagen. Denn wir wollen schon wieder über die tadellosen Straßen nach Süden. In Gränna am Vätternsee gibt es noch eine kurze Rast in der „Gyllenen Uttern", und am Abend sind wir schon wieder in Helsingborg.

Fürs nächste Jahr haben wir uns vorgenommen, bis zu den Seen und Wäldern in Nordschweden und den Fjorden Norwegens vorzustoßen. Das sind zwar ab Stockholm nochmals tausend Kilometer – aber man wird's jedenfalls versuchen. Smelror an der Eismeerküste bleibt jedoch unerreichbar. Denn bis dort hinauf sind es dann noch einmal 1400 Kilometer. Und dazu braucht man alles in allem fünf bis sechs Wochen Zeit.

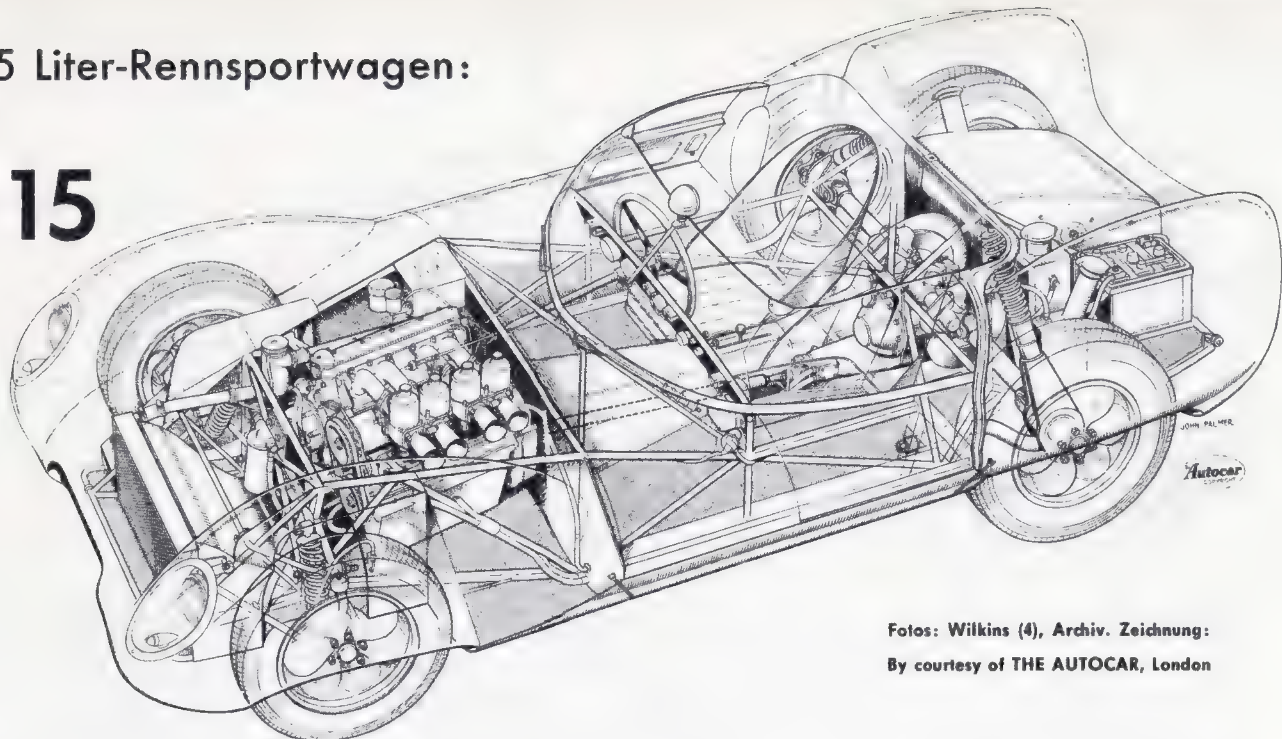
Edmund Mädel



An der schwedischen Westküste bleibt zwischen den vom Wasser glattgewaschenen Rundbuckeln immer noch genug Platz für Fischereisiedlungen übrig. Die buntbemalten Häuschen kontrastieren eigenartig zu den schwarzverwitterten Bootshäusern davor. Foto: Aeronautic

Ein neuer 1,5 Liter-Rennsportwagen:

Lotus 15



Fotos: Wilkins (4), Archiv. Zeichnung: By courtesy of THE AUTOCAR, London

Man mag den Briten vorwerfen, was immer man will, eines wird sicherlich niemand abstreiten: das meisterhafte Improvisieren gehört zu ihrem Nationalcharakter. Wäre dem nicht so, würde man heute das Wort „Lotus" höchstens als falsche Schreibweise des Namens der indischen Seerose betrachten, von der es in Knaurs populärem Lexikon heißt, sie sei ein buddhistisches Symbol der Schönheit.

Colin Chapman, der junge Londoner „Zauberer", Industrieberater, Rennfahrer beachtlicher Klasse, Konstrukteur und Fabrikant in einer Person, hat offensichtlich außer dieser nützlichen Nationaltugend noch manches andere mit in die Wiege bekommen.

Doch das alles macht noch keinen Lotus. Auch der Zufall hat sein Achtelchen mitgespielt. Das tat er – der Zufall nämlich – vor nunmehr acht Jahren, als er Chapman auf der Londoner Motor Show zum Stand der Motorenfabrik Coventry Climax führte. Zwischen den schweren Dieselmotoren, für die dieses Werk bekannt ist, fand der junge Konstrukteur und Sportsmann dort jenes inzwischen legendär gewordene Feuerspritzen-Triebwerk mit der technischen Auslegung eines veritablen Rennmotors. Dort lernte er auch den Schöpfer dieses Motors, Harry Mundy, kennen, und es gelang ihm, die Climax-Leute für seine Pläne zu gewinnen.

Das war der Beginn. Was daraus wurde, ist inzwischen Motorsportgeschichte geworden. Die Geschichte eines kleinen Werkes, dessen Erzeugnisse sich in der Welt einen großen Namen machten. Ohne Mundy und seinen „Godiva"-Motor wären Chapman und seine Lotusse (vielleicht sollte man „Loti" sagen?) nie das geworden, was sie heute sind, und ohne Chapman wiederum würde der „Godiva" mit einiger Sicherheit auch heute noch ein ruhmloses Dasein als Triebwerk transportabler Löschpumpen führen.

Soweit die Historie: sie soll lediglich als „Hintergrund" für den Lotus „15" dienen, dem wir uns nunmehr ohne weiteren Verzug zuwenden wollen. Doch halt – noch eins zum besseren Verständnis für alle, denen die Zusammenhänge seiner Vorgeschichte ganz unbekannt waren. Das Triebwerk des neuen Lotus 15 Rennsportwagens ist bereits eine Tochter des Pumpenmotors. Aus der ursprünglichen Version entstand der Typ FWA, ein 1,1 Liter mit einer Leistung von 83 PS bei 6800 U/min und einem Einbaugewicht von 95 kg. Der nächste Schritt war eine Vergrößerung des Hubraumes auf 1,5 Liter. Das ist der FWB, der 98 kg wiegt und bei 6000 U/min eine Leistung von 102 PS aufweist. Mit der Einführung der Formel 2 zog Freund Harry die Zeichnungen eines Doppelnockenwellen-Kopfes aus seinem Schreibtisch, den er für einen Formel-1 Achtzylinder V-Motor entwickelt hatte. An diesen Kopf baute er sozusagen untenherum einen neuen Motor mit Trockensumpfschmierung. Einen Sportmotor reinsten Wassers. Er wurde mit 120 kg natürlich etwas schwerer als die speziell auf geringes Gewicht konzipierten FW-Triebwerke, der FPF leistete aber auf Anhieb auch mehr als 130 PS und bringt es in seiner gegenwärtigen Standard-Version auf 142 Pferde bei einem Verdichtungsverhältnis von 10:1 und 7250 U/min, doch – wohlgemerkt – mit 100 Oktan Brennstoff. Dieses Triebwerk hat sich bereits in der vergangenen Saison seine internationalen Sporen verdient und landete unter Stirling Moss in einem Cooper in Argentinien 1958 seinen ersten großen Coup in einem Formel 1-Wagen.

Um diesen Motor hat nun Colin Chapman einen Rennsportwagen konstruiert, der in kleiner Serie gebaut wird und entweder komplett oder als „Baukasten" gehandelt wird. Die Preise liegen bei £ 2885.– und £ 2395.– ab Werk, ohne die für die Briten so leidige Purchase Tax (Kaufsteuer). Es ist außerdem geplant, den Wagen wahlweise mit einem auf 2,2 Liter Hubraum vergrößerten Triebwerk auszustatten, dessen Leistung bei ca. 175–180 PS liegen soll.

Die Stärke Chapmans bestand seit eh und je in seiner Kunst, leicht zu bauen. Trotz seiner durchaus voluminösen Karosserie und vollen Ausrüstung macht der Lotus 15 mit einem Trockengewicht von nur 444,5 kg von dieser Regel keine Ausnahme. Sein Chassis besteht aus einem Gitter-Rahmen, der erheblich „tiefer" ist als der seines Vorgängers und für den Stahlrohre runden und quadratischen Querschnitts von 19 und 25 mm Durchmesser und Wandstärken von 2 mm und darunter verwandt werden. Die Bodenwanne und der Tunnel der Kardanwelle sind zur Versteifung mit herangezogen. Sie bestehen aus Leichtmetall und sind mit den Gitter-Rahmen durch Nietung verbunden. Um eine möglichst niedrige Karosserie mit geringem Stirnwiderstand zu erhalten, wurde der Motor um 60°

Gesamthöhe und damit auch Frontfläche des Lotus 15 sind durch größere Schräglage des Motors und Fahrersitzes noch weiter vermindert worden. Die aerodynamische Ausführung des kleinen Sportwagens ist ganz ausgezeichnet.



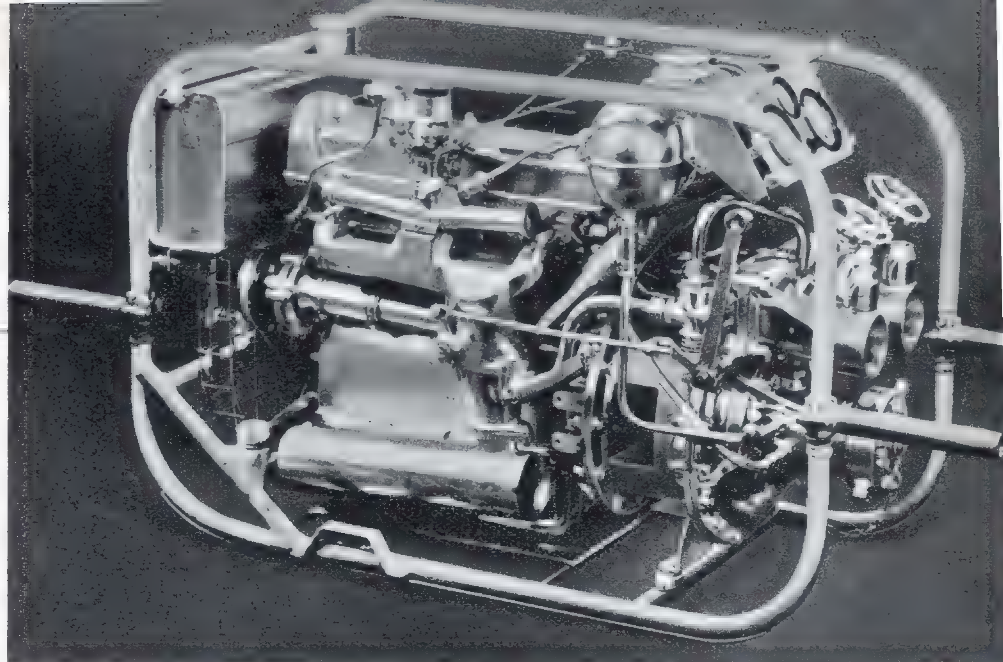
Die Frontscheibe ist dachförmig über den Fahrersitz hinübergezogen, so daß nur gerade der Kopf noch freibleibt. Für Rennen erhält der Passagiersitz ebenfalls eine abnehmbare elastische Verkleidung.



nach rechts geneigt eingebaut. Das Triebwerk steht ferner um 7,5° schräg zur Fahrzeug-Längsachse, wobei, von oben gesehen, das vordere Kurbelwellen-Ende links und die Kupplungs-Mittellinie rechts der Längsachse liegen. Die Kraftübertragung erfolgt durch eine trockene Doppelscheiben-Kupplung von 184 mm Durchmesser und eine kurze Kardanwelle mit zwei Gelenken auf das mit dem Sperrdifferential vereinigte Fünfgang-Getriebe. Dieses, wiederum eine Mundy-Konstruktion, ist eigens für die Formel-Rennwagen von Lotus entworfen. Es ist eine Art Ziehkeil-Getriebe, das über eine Ratschen-Schaltung bedient wird. Lediglich der erste und der Rückwärts-Gang werden durch Schubräder geschaltet. Die Räderpaare der vier Fahrgänge befinden sich in ständigem Eingriff. Der obere Rädersatz ist mit seiner Welle fest verbunden, der untere läuft frei. Jedes seiner Räder läßt sich durch eine mit Nuten versehene Schiebemuffe mit seiner Welle verriegeln. Da es sich um eine Ratschenschaltung handelt, ist keine Schaltkulisse erforderlich. Wird der Schalthebel nach vorn gedrückt, schaltet sich der nächsthöhere Gang ein. Heruntergeschaltet wird durch Zurückziehen des Hebels. Für den Rückwärtsgang ist ein eigener Schalthebel vorgesehen, der vom Fahrer mit dem linken Ellenbogen betätigt werden kann. Ebenso wie der Motor hat auch das Getriebe Trockensumpfschmierung mit eigenen Druck- und Lenzpumpen. Die entsprechenden Ölbehälter befinden sich im Heck des Wagens, wo auch der 86 Liter fassende Leichtmetall-Brennstofftank und die Batterie untergebracht sind. Eine elektrische S. U.-Pumpe fördert den Brennstoff zu den beiden Doppelvergasern. Die Prototypen waren noch mit Weber-Vergasern von 40 mm Saugrohrquerschnitt versehen, für die Serie ist der neue S. U.-Doppelvergaser HDU 6 vorgesehen. Die stark geneigte Lage des Motors bedingte stark gebogene Ansaugrohre. Die Folge hiervon war ein Verlust an Leistung, den man allerdings in Kürze durch geeignete Mittel beheben zu können hofft.

Weit vorgeschoben in der niedrigen Schnauze des Wagens liegt der Kreuzstrom-Kühler. Die Luft wird ihm durch einen Schacht zugeführt und nach dem Durchtritt in einen keilförmigen breiten Ableitungsschacht geführt, der im Wagenboden in ein Niederdruckgebiet mündet.

Die Federung des Lotus 15 ist eine typische Chapman-Lösung. Als Federelemente dienen vorn und hinten Wickelfedern in der Form von Federbeinen, bei denen die eigentliche Feder jeweils einen Teleskop-Stoßdämpfer umschließt. Die Führung der Vorderräder übernehmen Dreieckslenker (unten) mit außergewöhnlich breiter Basis und kurze Streben (oben). Letztere bilden mit dem zwischen Kühler und Motor verlegten Drehstab-Querstabilisator einen stabilen Dreiecksverband. Ebenso robust und doch leicht ist die Führung der Hinterräder, für die Chapman die freiliegenden Triebwellen mit herangezogen hat. Diese nehmen die Seitenkräfte auf, die Schub- und Bremskraft werden auf eine schwach S-förmig gebogene Rohrstrebe geleitet, die unter den Sitzen gelenkig mit dem Rahmen verbunden ist.



Der 1020 ccm Coventry-Climax-Motor als Pumpenaggregat in seiner ursprünglichen Form. Der runde Behälter hinter dem Armaturenbrett ist der Wasserkühler, der durch eine Rohrleitung mit der Hauptpumpe verbunden ist.

Technische Daten

Motor:
Bohrung 81,2 mm, Hub 71,1 mm, Hubraum 1475 ccm, Verdichtungsverhältnis 10:1, Leistung 142 PS bei 7250 U/min, bestes Drehmoment 16 mkg bei 5600 U/min, Trockensumpfschmierung, Wasserkühlung durch Pumpe. Fünfmal gelagerte Kurbelwelle, Dünnschalenlager, zwei obenliegende Nockenwellen, Ventile 66° zueinander geneigt, 2 S.U.-Doppelvergaser 40 mm Ø Typ HDU 6.

Getriebe:
Fünfgang-Getriebe im gleichen Gehäuse mit Sperrdifferential. Wahlweise zehn verschiedene Achsübersetzungen.
Gesamtübersetzungen: 1. Gang 10,24, 2. Gang 7,20, 3. Gang 5,36, 4. Gang 4,44, 5. Gang 4,00 zu 1.

Fahrgestell:
Gitterrahmen. Einzelradfederung durch Federbeine hinten und Lenker und Federstrebe vorn. Girling-Scheibenbremsen 252 mm Ø. Wahlweise Leichtmetall- (Magnesium) oder Drahtspeichenräder mit Zentralverschluß. Bereifung vorn 4.50 × 15, hinten 5.50 × 15. Zahnstangen-Lenkung.

Allgemeine Maße:
Radstand 2230 mm, Spurweite vorn/hinten 1190/1220, Länge über alles 3480 mm, Breite 1520 mm, Höhe 610 mm, Bodenfreiheit 140 mm, Gewicht 444,5 kg (trocken).

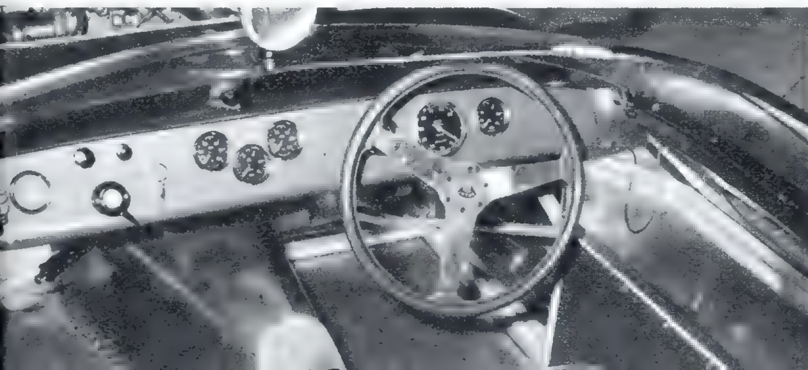
Die Girling-Scheibenbremsen haben einen Durchmesser von 252 mm. Ihr Reibbelag läßt sich sekundenschnell auswechseln. Die Bremsscheiben der Vorderräder liegen an den Radnaben, die der Hinterräder beiderseits des Hypoid-Differentials am Getriebegehäuse. Die Bremsen werden natürlich hydraulisch betätigt und – zum erstenmal bei einem Lotus – auch die Kupplung.

Die Karosserie gleicht im wesentlichen der des Mark XI, bis auf die größeren Stabilisierungsflossen und die noch flachere Motorhaube. Die breite Windschutzscheibe entspricht den neuen FIA-Vorschriften. Sie ist sphärisch gewölbt und bildet mit dem hohen Heck und den Seitenfenstern an den Klapptüren eine nach oben offene „Käseglocke". Chapmans Aerodynamiker Mike Costin ist es zweifellos gelungen, dem Lotus nicht nur ein ansprechendes, sondern aerodynamisch auch recht zweckmäßiges Gewand zu verpassen. Wahlweise stehen für den Lotus 15 Scheibenräder aus Leichtmetall oder Drahtspeichenräder mit Zentralverschluß zur Verfügung. Erstere ergeben eine Gewichtseinsparung von rund 15 kg, gestatten aber, da sie mit sechs Muttern befestigt sind, keinen raschen Radwechsel.

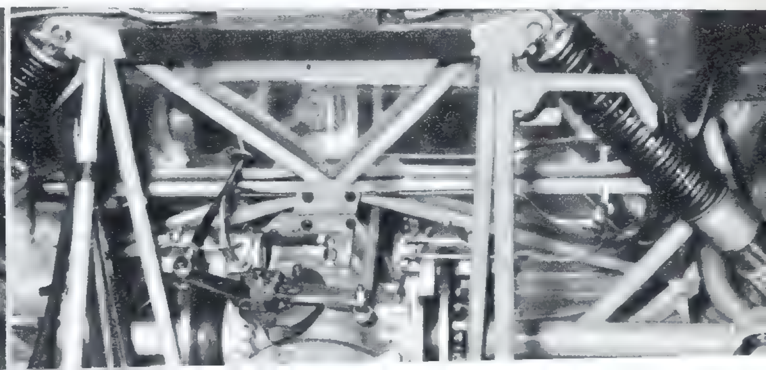
Am Ostermontag zeigte der Lotus 15 in Goodwood zum erstenmal, was in dieser neuen Chapman-Schöpfung steckt. In der großen Sportwagenklasse (die Ausschreibung sah lediglich eine Unterteilung bis 1100 und über 1100 ccm vor) hielt sich Graham Hill rundenlang ohne sichtliche Schwierigkeiten vor Whiteheads Dreiliter-Aston Martin DB 3-S, einem von Bianchi gefahrenen neuen 250 Testa Rossa und einem Lister-Jaguar und war gerade dabei, sich den bekannt schnellen Jaguar „D" von Duncan Hamilton vorzuknöpfen, als ihn ein Getriebedefekt zum Halten zwang.

Es hat den Anschein, als sei Chapman mit dem Lotus 15 wiederum ein guter Wurf geglückt. *William A. Singer*

Das Getriebe ist in der Art eines Ziehkeilgetriebes ausgeführt und besitzt fünf in einer Ebene liegende Vorwärtsgänge. Der Rückwärtsgang wird durch einen (im Bild nicht sichtbaren) Zugknopf eingeschaltet.



Die hinteren Scheibenbremsen liegen neben dem mit dem Differential verblockten Getriebe, dessen Schaltgestänge hier gut sichtbar ist. Die „Seemannsbeine" bestehen aus Stoßdämpfer-Schraubenfeder-Einheiten.



Die Rallye der rauhen Ritter

Um die Gefühle, ja die Besessenheit zu schildern, die jene internationale Brüderschaft der Renn- und Rallye-Enthusiasten beseelt, die weder Kosten noch Mühen scheut, jenem Sport nachzugehen, der im Automobil sein zeitgemäßes Gerät findet, hat Graf Trips neulich einmal den Automobilsport mit den Turnieren der alten Ritter verglichen.

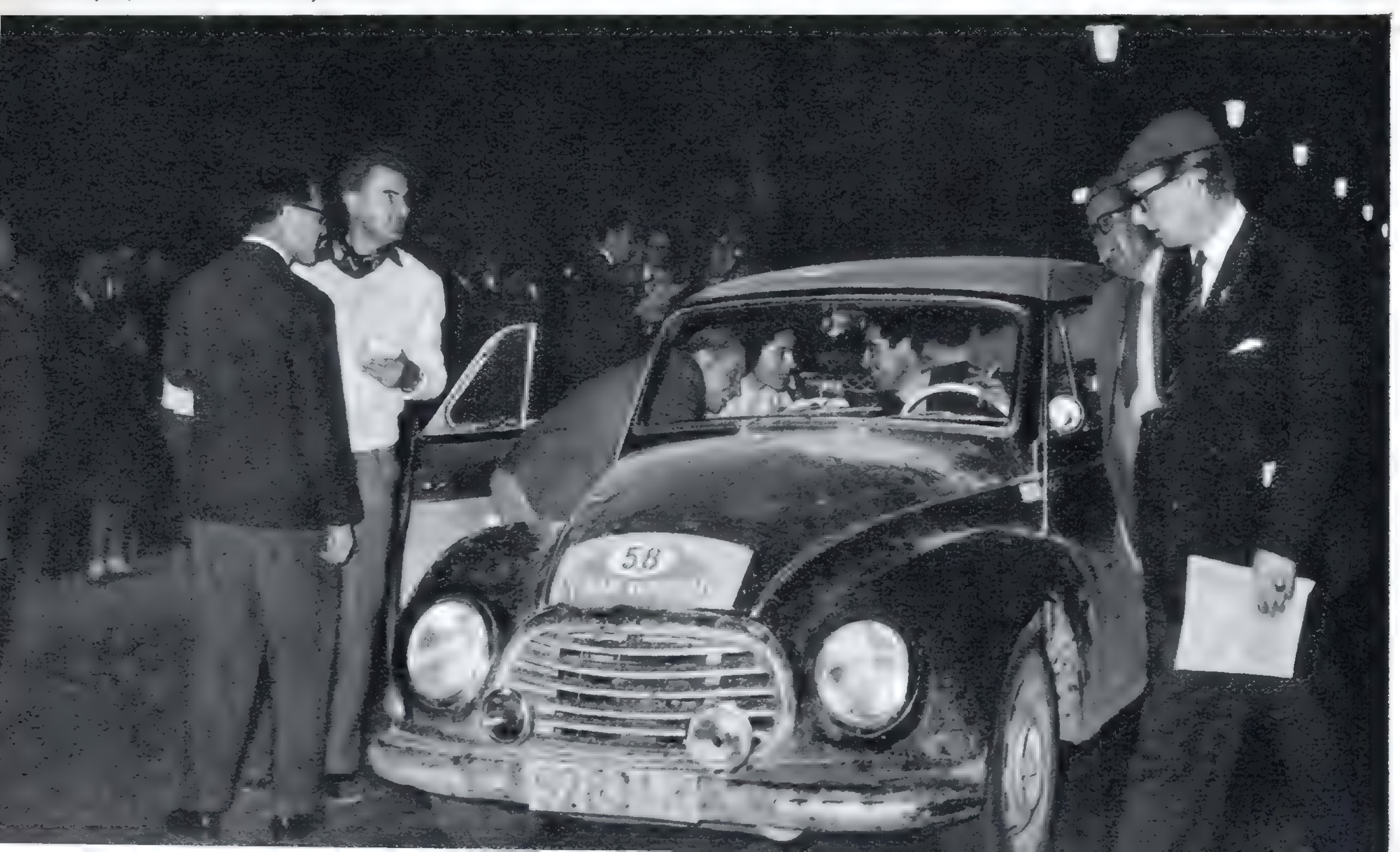
Nun, was die vom Königl. Griechischen Automobilclub jedes Jahr veranstaltete Internationale Rallye Akropolis betrifft, so kann man sagen, daß die Griechen recht „rauhe Ritter" sind, soweit es ihre Vorstellung von Straßen angeht. Aber was sie so an Geröllpisten, Maultierpfaden und Schlaglöchern, in denen man einen Hund begraben könnte – und ich denke hier nicht an einen Rehpinscher – anbieten, das gleichen sie auf der anderen Seite durch eine großzügige Organisation und Betreuung wieder aus, und in sportlicher Fairness stehen sie ihren klassischen Vorbildern in keiner Weise nach. Das begann schon auf dem Schiff für die aus 14 Ländern herbeigeeilten Teilnehmer, die für die 3000 km lange Prüfung Athen als Startort gewählt hatten. Sie waren gut beraten, denn die Anfahrtstrecke über das zauberhafte Kap Sounion, Theben, Larissa, Saloniki bis an die türkische Grenze und zurück über Comotini, Serrai nach Saloniki, wo sich die 61 Konkurrenten mit den durch abgerissene Ölwannen, aufgeschlitzte Tanks und butterweich gewordene Stoßdämpfer schon stark dezimierten Startern von Triest zusammenfanden, bot wesentlich geringere Schwierigkeiten. Die „Triester", darunter auch die meisten deutschen Teilnehmer, waren hinter Belgrad wegen Überschwemmungen auf kleine, kaum geschotterte Pfade umgeleitet worden, während die normalen Touristen es vorgezogen hatten, ihre Wagen auf die Eisenbahn zu verladen.

Aber nach diesen 1380 km ging es dann ohne Pause in der Nacht ab Saloniki erst richtig los. Bei einem allgemeinen „Schnitt" von 60 km/st blieb auch auf den besseren Straßen, vor allem nachts, kaum Zeit, neben dem Tanken und dem Aufenthalt an den Kontrollpunkten kleinere Pannen zu beheben. So mußte auch der Benjamin, der kleine 2 CV Citroen von Cardanot, aufgeben, nachdem er nach der 6. Reifenpanne keinen Ersatzreifen mehr auftreiben konnte.

Das Fahren in der Nacht ist in Griechenland schon an sich kein reines Vergnügen, denn bei den zahlreichen Lastwagen gilt nicht etwa der klassische griechisch-römische Stil, sondern hier wird ausschließlich im „freien Stil" um die Herrschaft auf der Straße gerungen und ein neckisches Spiel mit ständigem Aufblenden geübt, was einen besonders dann verbittert, wenn man seinem Zorn nicht durch passende griechische Kraftausdrücke Luft machen kann. Meine griechischen Freunde sagten mir allerdings, daß der deutsche Kraftfahrergruß mit Tippen des Zeigefingers an die Stirn im allgemeinen gut verstanden wird.

Hatte man am Tage bis Grevena-Mourgani noch Zeit, die in das berühmte Licht Attikas getauchte, herrliche Landschaft zu betrachten, immer mit einem Blick auf den Zeiger des Kühlwasser-Thermometers, der genau wie der Wagen einige Gebirgshöhen erklomm, so forderte die Etappe nach Mazia den ganzen Mann und den ganzen Wagen. Nur wer vom Start weg „alles, was drin war" fuhr, konnte die 108 km über den berüchtigten 2000 m hohen Katharra-Paß mit seinen engen Schotterkurven, steilen Abfahrten und scharfen Steigungen in den geforderten 2 Stunden und 5 Minuten schaffen. „Hoch droben auf der Höhe" lag rechts und links der Schnee in dicken Batzen, und die Piste selbst war mit Geröllschlamm und kinderkopfgroßen Felsbrocken bedeckt, so daß im 2. Drittel der Strecke nicht mehr von einem Tempo von 50 km/st, geschweige denn von einem Durchschnitt von 50 gesprochen werden konnte. Es sprach auch keiner – abgesehen von den ständigen Fragen an die wie Klammeraffen am Haltegriff turnenden Copiloten, die die Sekunden zählten oder wie hypnotisiert den roten Zeiger des „Speedpilot" zurückfallen sahen, „wie liegen wir?" Manche lagen gut, andere lagen im wahrsten Sinne des Wortes, nämlich fest, wieder andere holten sich in Motor, Fahrgestell, Bremsen, Federungen oder Lenkung hier die schleichende oder grassierende Seuche, die sie noch vor dem Ziel der Tagesstrecke in Chalkis, wo ein komfortables Hotelbett auf sie wartete, zur Aufgabe zwang. So ging es nicht nur Walther/Nathan (Carrera), sondern auch Ruth Lautmann/Kolwes (Volvo PV 444) und einer großen Reihe anderer bekannter Fahrer. Die 1600er Gran Turismo-Klasse wurde bis auf den Carrera von Frau Meinecke/Frau Kühling gesprengt. „Christel" hatte in kluger Bescheidenheit einen Sack voll Strafpunkte in Kauf genommen und konnte so als letzte

Begeistert wird ein griechischer Teilnehmer begrüßt, der die schwere 3000 km-Prüfung durchgestanden hat. 50 % aller Fahrer, darunter zahlreiche Favoriten, waren ausgeschieden. Die Auto Union errang einen großen Erfolg, da von 11 gestarteten Wagen dieser Marke 8 das Ziel am Fuße der Akropolis erreichten. Rechts Europameister R. M. Hopfen, der uns über die Rallye berichtete. Fotos: Diamantide & Balake



Überlebende einen beachtlichen Klassensieg für Porsche mit nach dem fernen Hannover nehmen. In der kleinsten Klasse blieben nur die französischen Vorjahrssieger Blanchoud/Berger mit ihrem Saab 93b im Rennen. Wolfgang Levy, der diesmal mit einem Alfa Romeo G. S. Veloce antrat, dessen Tank seit der Anfahrt durch Jugoslawien einem lecken Eimer glich, wurde gleichfalls hier der letzte „Stoß" versetzt, der allerdings wesentlich dadurch gemildert wurde, daß dem auf ihn „auflaufenden" Alfa 1900 Super die reizende vormalige „Miß Germany" Susanne Erichsen entstieg, die sich trotz dieses Malheurs als Beifahrerin des Schweizers Tsaussoglu für den Rallye-Sport begeistert. Auf dem Cocktail nach der Veranstaltung im Königl. Jachtclub meinte sie zu den Journalisten, die sie um ihre Eindrücke als Rallye-Novizin baten: „Ich war in jeder Hinsicht hin- und hergerissen!"

Überhaupt die Damen! Die Siegerin des Damenpreises, die französische Meisterin Anni Soisbault, kam mit ihrem Werks-Triumph TR 3 nie zu spät in die Kontrollen, dafür aber einmal zwei Minuten zu früh. Auch ein weiblich gesteuerter Opel Rekord war da, der, etwas mitleidig von den „Großen" belächelt, nach dem Motto „keine Angst vor großen Tieren" unverdrossen seine Bahn zog und schließlich Frau Kirstein/Walther Hoffmann den Preis der „Mixed Teams" und den 4. Platz in der Klasse einbrachte. Die 38 noch verbliebenen aber fanden auch keine Zeit, ihre Wunden zu belecken. Die Etappe nach Agyios Georgios (Karpenision) war gleichfalls kein Leckerbissen, obwohl sie diesmal bei Tage befahren wurde, damit man die Abgründe rechts und links der schmalen Paßstraße besser sehen könnte.

In Chalkis konnten zwar die Fahrer ausruhen und sich für die 4,5 km lange Bergprüfung am nächsten Tage vorbereiten. Die Wagen aber blieben im Parc fermé, so daß keine Reparaturen vorgenommen werden konnten. Dies traf besonders die Privatfahrer hart, denn einige große Firmen, wie Alfa Romeo und DKW, hatten unterwegs Reparatur- und Ersatzteildepots eingerichtet, um ihren Fahrern zu helfen. Hier sollte wohl doch wie in Monte Carlo das System der Plombierung wichtiger Teile von Motor und Getriebe eingeführt werden. Ritsona brachte die erste Auslese, so daß sich die Klassensieger langsam, aber unsicher, wie sich später zeigen sollte, abzeichneten. Villoresi (Lancia GT) wurde von dem griechischen Rallye-As Papamichael knapp geschlagen. Der Volvo der Schweden Andersson/Elbers zeigte seine absolute Überlegenheit in der Tourenwagenklasse bis 1600 ccm, in der auch der Borgward TS von Kühling/Schöttler als dritter eine gute Leistung bis zum Ende bot. Meier/von Schroeter legten den Grundstein zu ihrem Klassensieg und dem hervorragenden 5. Platz im Gesamtklassement, wie überhaupt die Auto Union durch das Durchhalten ihrer Wagen, von denen als einzige Marke drei unter die ersten Zehn der Gesamtwertung kamen, einen für den Absatz in Griechenland sehr wertvollen Erfolg verbuchen konnte.

Der Rest des Tages stand im Zeichen der Spezial-Etappen zwischen Argos und Pyrgos, von denen vor allem die 36 km nach Olympia durchaus olympische Ausmaße hatten, denen die letzten Reste der Bremsbeläge erlagen, so daß am nächsten Tage auf dem Flugplatz von Tatoi Königin Friederike von Griechenland, die mit dem automobilbegeisterten König und Kronprinz Constantin der Geschwindigkeitsprüfung beiwohnte, schmerzlich das Gesicht verzog, wenn einige Wagen mit kreischenden Bremsen in die Hundebein-Kurve am Ende der langen Geraden zogen. Villoresi war hier in seinem Element und zeigte Tausenden von Zuschauern, wie man mit einem Gran Turismo-Wagen echten Grand Prix-Stil fährt. Bei dem anschließenden letzten Bergrennen auf dem auch für die Europa-Bergmeisterschaft benutzten Parnés gab es dann keinen Zweifel mehr, daß er auch den Griechen Petzmazoglu auf den 2. Platz verweisen würde, obwohl dieser wie auch andere griechische Fahrer, so Filinis und Michos, den Ausländern zeigten, daß hinter dem Berge auch noch Leute wohnen, die fahren können. Als Rennleiter Sargologos die Startflagge senkte, atmeten auch seine Mitarbeiter auf, die Tage und Nächte gearbeitet hatten, um den reibungslosen Ablauf dieses Europa-Meisterschaftslaufs zu sichern. Auch in Griechenland, wo die Rallye Akropolis eines der größten Sportereignisse ist, sind die automobilistischen Lehrgänge in Mode gekommen. Aber nicht nur für die Fahrer. Mit Staunen hörten wir, daß der Club einen Lehrgang für Funktionäre eingerichtet hatte. Es meldeten sich – sie werden es nicht glauben – 150 Damen und Herren, die namenlos und ohne äußeren Glanz ihre Freude darin finden, den aktiven Fahrern zu helfen, und die bescheiden im Hintergrund standen, als der König am Fuße der Akropolis den Siegern die Pokale überreichte, um dann die Wagen vorbei an den Zeugen der ältesten Kultur Europas zu einem Defilee durch Athen anzuführen.

Vielleicht ist die Rallye Akropolis zu hart, manchmal fiel in den verschiedensten Sprachen das Wort von einem Massaker für die Fahrzeuge. Aber wer von Mourgani nach Janina will, um seinen Geschäften nachzugehen, der muß halt über den Katharra-Paß, und er wird sich dann eben einen Wagen kaufen, der in der Rallye Akropolis das gezeigt hat, was auch der bunteste Prospekt nicht beweisen könnte – die Standhaftigkeit unter harten Bedingungen. Für die aber, die sich hier im sportlichen Wettkampf gemessen haben – Sieger und Besiegte –, bleibt dieses Turnier der Rallye-Fahrer unter der blauen Flagge mit dem weißen Kreuz eine der großen Herausforderungen für all die verhinderten Ritter, von denen Graf Trips sprach, und für die das Automobil mehr ist als nur ein fahrbarer Untersatz.

R. M. Hopfen

Ergebnisse

Gesamtklassement:

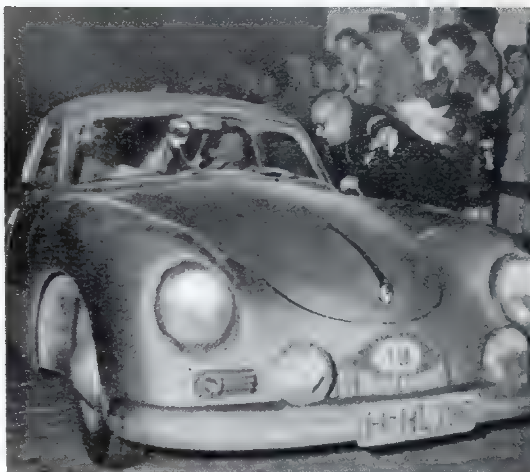
1. Villoresi G./Basadona C. (I) Lancia GT 4,003 Pkt.
2. Pesmazoglu J./Galanis C. (GR) Chevrolet 9,100 „
3. Andersson G./Elbers W. (S) Volvo PV 444 10,400 „
4. Papamichael N./Mourtzopoulos S. (GR) Jaguar XK 140 14,300 „
5. Meier H./v. Schroeter S. (D) DKW Auto Union 1000 15,921 „
6. Michos A./Antoniou A. (GR) Alfa Romeo GSV 30,800 „
7. Filinis N./Zannos S. (GR) DKW F 93 31,021 „
8. R. de Langeneste/Blanchet P. (F) Peugeot 203 Sp 37,000 „
9. Eikelmann S./Hartmann A. (D) Auto Union 1000 46,521 „
10. Blanchoud H./Berger R. (F) Saab 93 57,2025 „

Klassensieger: Gran Turismo über 1600 ccm: Villoresi (I) Lancia Aurelia GT; bis 1600 ccm: Meinecke (D) Porsche Carrera; bis 1300 ccm: Michos (GR) Alfa Romeo GSV.

Tourenwagen: über 1600 ccm: Pesmazoglou (GR) Chevrolet; 1300 bis 1600 ccm: Andersson (S) Volvo TV 444; 1000 bis 1300 ccm: „Sputnik" (GR) Alfa Romeo GTI; 750 bis 1000 ccm: Meier (D) Auto Union 1000; bis 750 ccm: Blanchoud (F) SAAB 93 B.



Am Fuße der Akropolis, die schon so manchen sportlichen Sieger gesehen hat, Villoresi mit seinem Lancia GT, der den Gesamtsieg der schweren Prüfung errang. Neben ihm – mit Bärtchen – Maurice Trintignant.



Christel Meinecke/Frau Kühling gewannen durch ihre kluge Fahrweise auf dem Porsche Carrera die GT-Klasse bis 1600 ccm gegen sehr starke Konkurrenz.

Die Rallye Akropolis gehört zu den bedeutendsten griechischen Sportereignissen. Beim Flugplatz-Rennen in Tatoi, das nach 3000 km schwerster Fahrstrecke als eine der drei Sonderprüfungen gefahren werden muß, zählten auch der König und die Königin sowie Kronprinz Constantin zu den begeisterten Zuschauern. Auch bei der Preisverteilung überreichte König Paul selbst den Pokal an die Gesamtsieger Villoresi/Basadonna, Italien.



Runde um Runde

Der BRM enttäuschte erneut. Beim 100 Meilen-Ostermontagrennen in Goodwood fielen beide Wagen aus. Behra kam wegen Defekts an den Bremsen von der Strecke ab und riß sich an einem Steinwall das linke Vorderrad mit der Aufhängung ab. Zum Glück blieb er bei diesem Unfall unverletzt. Schell mußte ebenfalls wegen Schwierigkeiten mit den Bremsen aufgeben. So wurde das Rennen zu einer leichten Beute von Mike Hawthorn auf dem V6-Zylinder Formel 1-Ferrari, der mit 152,24 km/st mit über einer Minute Vorsprung vor dem Australier Brabham auf 2 Liter Cooper den ersten Platz belegte. Moss startete auf dem 2 Liter Cooper Rob Walkers, mit dem er den argentinischen Grand Prix gewonnen hatte, kam aber schlecht vom Start weg und fiel schließlich nach einer mitreißenden Verfolgungsjagd wegen Maschinenschadens aus. Sieger im Formel 2-Rennen wurde Brabham auf Cooper mit 150,89 km/st und Moss gewann mit 144,74 km/st auf Aston Martin das Sportwagenrennen.

*

Auf der kurvenreichen Stadtrundstrecke des südfranzösischen Badeortes Pau fand ebenfalls am Ostermontag der Grand Prix von Pau statt. Das Rennen war diesmal für Rennwagen der Formel 2 ausgeschrieben. Sieger wurde Maurice Trintignant auf Cooper mit Coventry-Climax-Motor mit 96,08 km/st für die 138 km-Distanz vor dem Brasilianer Da Silva Ramos auf Cooper und Giulio Cabianca (Italien) auf Osca. Neben dem Grand Prix lief in Pau ein Dreistundenrennen für Gran Turismo-Fahrzeuge, in dem die beiden Ferrari-Werksfahrer Gendebien und Seidel auf Ferrari 250 GT den ersten bzw. zweiten Platz einnahmen. Gendebien legte in den drei Stunden 280,01 km mit einem Durchschnitt von 93,33 km/st zurück, während der Düsseldorfer Seidel auf 277,67 km Gesamtdistanz kam. Gendebien gewann damit gleichzeitig die Klasse über 2000 ccm. In der Klasse bis 2000 ccm siegten Vidilles/Da Silva Ramos auf Lotus mit 258,08 km und in der Klasse bis 1000 ccm Leaureau auf DB mit 228,89 km.

*

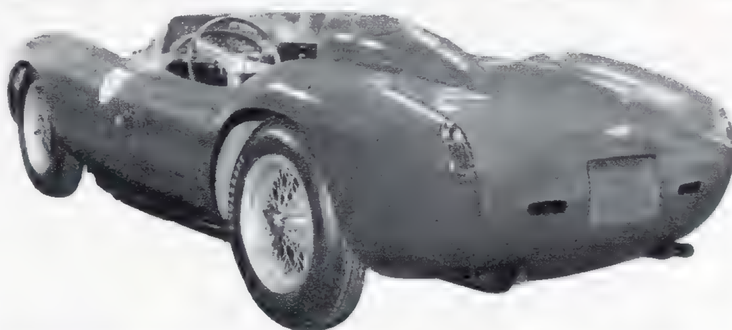
Der Grand Prix von Syrakus, das erste Formel 1-Rennen dieser Saison auf dem Kontinent, lief in Abwesenheit der Werksrennställe ab. Nur Ferrari hatte Luigi Musso einen Formel 1-Rennwagen zur Verfügung gestellt, damit der Italiener seine Chancen in der Italienischen Meisterschaft wahrnehmen konnte. Gegen den Werks-Ferrari hatten die Privatfahrer mit ihren Maserati nichts zu bestellen, und Musso siegte unangefochten mit einer Runde Vorsprung vor Bonnier auf Maserati, der Zweiter wurde. Wolfgang Seidel war auf einem Maserati der Centro Sud gestartet, fiel aber wegen Maschinenschadens vorzeitig aus. Ergebnisse: 1. Luigi Musso (Italien), Ferrari, 330 km in 2:44$^5/_{10}$ = 161,31 km/st; 2. Joakim Bonnier (Schweden), Maserati, 1 Rd. zurück; 3. Franzisco Godia (Spanien), Maserati, 2 Rd. zurück; 4. Gould (England), Maserati, 3 Rd. zurück; 6. Anna-Maria de Fillippis (Italien), Maserati. Der Motorradrennfahrer Ken Kavanagh (Australien) wurde auf Maserati Siebter.

*

Amedée Gordini, der jetzt im Auftrage von Renault ein Büro betreibt, das sich mit den Wettbewerbsfragen dieser Firma befaßt, hat gerade einen neuen Zylinderkopf mit halbkugeligen Verbrennungsräumen für die Dauphine fertiggestellt. Mit diesem Zylinderkopf, der eine ähnliche Ventilbetätigung wie beim 328er BMW hat, hofft er die Leistung der Dauphine auf 60 PS zu steigern. Gordini arbeitet neuerdings auch an einem V8-Zylindermotor von 1,6 Liter mit zwei dieser neuen Zylinderköpfen.

*

Gesamtsieger der Rallye Roland wurde Rückwarth auf Porsche. 147 Fahrzeuge nahmen an dieser Rallye teil, bei der nach einer Nachtsternfahrt von etwa 150 km mit 6 Wahlstartorten eine Zuverlässigkeitsfahrt von 350 km Länge zu absolvieren war, der sich eine Sonderprüfung anschloß, die aus einem Autoslalom und einer Brems- und Beschleunigungsprüfung bestand. 123 Wagen kamen innerhalb der Wertung ans Ziel, allerdings nur zwei davon strafpunktfrei, und zwar Rückwarth und Höftmann auf Mercedes-Benz 180 D. In den einzelnen Klassen gab es folgende Resultate: bis 500 ccm: 1. Mahle, Goggomobil; bis 750 ccm: 1. Schuh, Lloyd; bis 1000 ccm: 1. Westphal, DKW; bis 1300 ccm: 1. Burlein, Fiat; bis 1600 ccm: 1. Kalkuhl, Isabella TS; bis 2000 ccm: 1. Peemöller, Mercedes-Benz; über 2000 ccm: 1. Bischoff, Mercedes-Benz; Dieselfahrzeuge: 1. Höftmann, Mercedes-Benz 180 D; Spezial-Tourenwagen bis 1300 ccm: 1. Schrage, VW-Spezial; Gran Turismo über 1300 ccm: 1. Rückwarth, Porsche.





Ferrari hat einen neuen 2 Liter-Rennsportwagen herausgebracht, der die Typenbezeichnung Dino 206 erhielt. Er ist mit einem V6-Zylindermotor mit drei Vergasern ausgerüstet und hat 77 mm Bohrung und 71 mm Hub = 1983,724 ccm Zylindervolumen. Der 130 kg schwere Motor wurde vom Formel 1-Triebwerk abgeleitet und leistet bei einer Verdichtung von 9:1 und einer Maximaldrehzahl von 9000 U/min 225 PS. Das Fahrwerk stammt nicht vom alten 2 Liter Testa Rossa, sondern ist ebenfalls eine Neuentwicklung mit einzeln aufgehängten Vorderrädern und starrer Hinterachse. Ferrari wird mit diesem neuen Rennsportwagen, der 680 kg wiegt, sicher den Kampf in der 2 Liter-Klasse beleben.

*

Der Deutsche Sportfahrer-Kreis hat mit Mr. Ely, dem Präsidenten der amerikanischen Auto-Touring- und Motorsport-Association (ATMA), ein Abkommen getroffen, nach dem alle deutschen Lizenz- und Ausweisfahrer bei den nachfolgenden 8 Veranstaltungen dieser Association zugelassen werden: 27. April Flugplatzrennen bei Trier, 29. Juni Flugplatzrennen Pferdsfeld bei Bad Kreuznach, 20. Juli Flugplatzrennen bei Zweibrücken, 31. August Flugplatzrennen München-Schleißheim, 5. Oktober Wachenburg-Bergrennen bei Weinheim a. d. B., 12. Oktober Rundstreckenrennen auf dem Nürburgring, 26. Oktober Bergrennen bei Kaiserslautern, 16. November Bergrennen bei Bitburg/Eifel. Interessenten können die Ausschreibungen bei der ATMA in Frankfurt am Main, Wiesenhüttenstraße 10, anfordern.

*

Einen neuen Rekord von Küste zu Küste stellte in den USA eine Simca Aronde auf, indem sie die 4738 km lange Strecke New York–Los Angeles in 46:03 st = 103 km/st Durchschnitt zurücklegte. Die Aronde vom Typ Montlhéry kam dabei auf einen durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 8,7 Liter auf 100 km. Der alte, mit einem Ford aufgestellte Rekord stand bei 47:31 st.

*

Altmeister Adolf Brudes, der aus Schlesien stammt und jetzt in Bremen lebt, erhielt anläßlich der Meisterehrung des ADAC-Gau Weser-Ems die Große Goldene Sportnadel mit goldenem Schild. Das ist die höchste sportliche Auszeichnung, die ein ADAC-Gau zu vergeben hat. Adolf Brudes nahm noch im Jahre 1954 als Fünfzigjähriger mit der Isabella TS an der Carrera Panamericana Mexico teil ... Der Stuttgarter Rennfahrer Erwin Bauer ist jetzt als Teilhaber bei der Stuttgarter Firma Hestler eingetreten, die die Alfa Romeo-Vertretung für Baden-Württemberg innehat ... Juan Manuel Fangio wird bei den Qualifikationsläufen für das diesjährige 500 Meilen-Rennen von Indianapolis mehrere amerikanische Rennwagen ausprobieren und erst dann entscheiden, ob er an diesem Rennen teilnimmt ... Aston Martin wird mit mehreren Wagen bei der Targa Florio starten ... Wie wir ergänzend zum Sebring-Bericht von Bernard Cahier erfahren, war Edgar Barth genauso schnell wie Jean Behra und fuhr den größten Teil des Rennens ... Commendatore Ferrari hat den Bau eines Spezial-Bahnrennwagens für die 500 Meilen von Monza genehmigt. Als Fahrer wird eventuell Musso eingesetzt. Es ist möglich, daß Ferrari einen weiteren Wagen bauen läßt, der von Hawthorn oder Collins gefahren werden soll ... Für die Todesopfer der letzten Mille Miglia wurde jetzt am Unfallort Guidizzolo bei Mantua mit dem Bau eines Ehrenmals begonnen, das aus einer von Zypressen eingerahmten 8 m hohen Säule bestehen wird ... Der ADAC-Gau Hessen plant für den 29. Juni im Westerwald rund um den Vogelsberg eine Kleinwagenprüfung, bei der eine Verbrauchsprüfung über mehrere Runden des Schottenrings, einige Bergprüfungen, eine Gleichmäßigkeitsfahrt über zwei Abschnitte sowie ein Slalom vorgesehen sind.

*

Für die Deutsche und die Österreichische Tourenwagenmeisterschaft wurde die Internationale Rallye Solitude gewertet, bei der nach einer Sternfahrt über mindestens 500 km zum Schloß Solitude bei Stuttgart eine Geschwindigkeits- und Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Hockenheimring, eine Bergprüfung auf der vereisten, 8,5 km langen Strecke Oppenau–Zuflucht im Schwarzwald und auf der Solitude-Rennstrecke ein Autoslalom, eine Bergprüfung am Frauenkreuz, eine Brems- und Beschleunigungsprüfung über einen Kilometer mit stehendem Start zu absolvieren waren. Während die Dieselklasse wegen Überprüfung von drei Fahrzeugen bis zum Redaktionsschluß noch nicht klassifiziert war, gab es in den einzelnen Klassen folgende Resultate: Normale und verbesserte Serientourenwagen bis 500 ccm: 1. Wiener/Wiener (Österreich), Goggomobil; bis 1000 ccm: 1. Schwerdtel/Pfetten (München), DKW; bis 1300 ccm: 1. Kaufmann/Rappold (Österr.), Alfa Romeo; bis 1600 ccm: 1. Blondiau/Lothe (Belg.), Volvo; bis 2000 ccm: 1. Geiß/Hennze (Pforzheim), Alfa Romeo; über 2000 ccm: v. Zedlitz/Hahn (Wiesbaden), BMW; Gran Turismo bis 1300 ccm: 1. Felder/Eifer (Dahlhausen), Alfa Romeo GSV; über 1300 ccm: 1. Rückwarth/Hesseldieck (Bielefeld), Porsche.

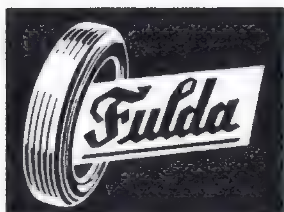
*

Die vom 15. bis 18. Mai stattfindende Deutschland-Rallye, 6. Lauf der Europa-Rallye-Meisterschaft, wird gemeinsam vom AvD und ADAC veranstaltet. Die Rallye führt über eine Distanz von 2500 km und umfaßt Sonderprüfungen in Form von Geschwindigkeitswettbewerben und Bergprüfungen u. a. auf den Rennstrecken von Spa-Francorchamps, Reims, Le Mans, Montlhéry, Hockenheim und auf dem Nürburgring. Wahlstartorte zu dieser Rallye werden in Belgien, Deutschland, England, Holland und der Schweiz benannt werden. Das Endziel ist Baden-Baden.

Gümo

AUF ENDLOSER STRASSE

Weit ist der Weg. Doch FULDA-Reifen werden nicht müde.
Sie halten beharrlich die Straße im Griff, Kilometer auf Kilometer.
FULDA-Reifen zeigen sich auch der Dauerbeanspruchung gewachsen.
Denn die Lauffläche ist hochgradig abriebfest –
trotz der blendenden Haftung des greifenden FULDA-Profils.
FULDA-Reifen lassen nicht locker — auf endloser Fahrt über Straßen
und Autobahnen, über Asphaltpisten und kurvenreiche Chausseen.



FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN!

GUMMIWERKE FULDA K.G. a.A. – FULDA



Andenken an Rebellenkämpfe sind entlang Burmas Straßen häufig.

Zwischen Hitze und Air-Conditioning

(Forts. von Seite 19)

zichten imstande waren. „AC" muß alles sein, vom WC bis zum Hotelzimmer und den Büros, vom Eisenbahnabteil bis zum Auto. Lediglich die Amerikaner haben bisher ihre Wagen gegen Aufpreis von ca. 500 Dollar damit ausgestattet, wodurch natürlich einige USA-Limousinen mehr verkauft werden. Warum nicht auch europäische Wagen der Mittel- und Oberklasse mit Klimaanlagen ausgerüstet werden, ist mit der Ausrede, daß solche Geräte zuviel Leistung brauchten und Pannenursachen seien, nicht hinlänglich beantwortet. Wir fuhren mit dem Toyota bei eingeschaltetem Apparat ohne weiteres 105 km/st (Höchstgeschwindigkeit 110), mußten uns vor keiner Staubwolke fürchten und endlich einmal nicht alle vier Stunden das Eis in der Eisbox wechseln, das verhütete, daß die Farbfilme meiner Fotografin schmolzen und unsere Zungen am Gaumen klebten.

Etwas weniger der Segnungen des AC teilhaftig werden angesichts der Devisensorgen die wenigen noch im Kambodscha und Vietnam zurückgebliebenen Franzosen, die sich bei der sengenden Hitze mit längst überholten Fächerventilatoren und einigen Flaschen Bordeaux oder Absinth helfen müssen, solange der Vorrat reicht. M. Troulliet, seit zwanzig und mehr Jahren Autoverkäufer in Hanoi, Luang Prabang und Saigon, der früher sechs Marken aus vier Ländern als größter seines Berufes in Pnom-Penh, der Metropole des Königreichs auf dem historischen Boden der Chmerherrscher, vertritt, hat allerhand Sorgen, wenngleich er und seine charmante Gattin in den letzten 15 turbulenten Jahren noch jede Klippe mit echt französischer Anpassungsfähigkeit zu meistern verstanden. Da kamen Anno 1941 die Japaner und wollten ihn ins Camp schicken, doch gottlob erklärte sich Indochina mit Vichy einig, und er durfte trotz Benzinmangels weiterverkaufen. Anno 1945 war es aber in Frankreich plötzlich anders, und die Japaner mußten die gleichen harmlosen französischen Geschäftsleute plötzlich hinter Stacheldraht setzen, da irgendwo in Europa eine französische Regierung aufhörte (von der man in Indochina recht wenig wußte, weil man vollkommen abgeschnitten war) und die gleichen Bürger plötzlich Todfeinde waren. Doch es kam noch grotesker: die wohlausgerüsteten Japaner, die die französische Verwaltung übernommen hatten und deren Zähigkeit und Genauigkeit in vier Jahren laut Zugeständnis der Franzosen sogar noch übertrafen, mußten plötzlich ihre guten Waffen den vollkommen von ihnen zerschlagenen Soldaten Tschiangkaischeks ausliefern, die sie wenig später freiwillig oder unfreiwillig gegen Geld, Versprechungen oder gute Worte den zahlreichen Kommunisten und deren Helfershelfern übergaben. Worauf das große Chaos begann, das auch heute noch immer kein Ende hat. Denn obwohl seit 1954 am 17. Breitengrad ein minenverseuchtes Niemandsland Nord- und Südvietnam trennt und jeden Verkehr unterbindet, haben die kleinen Überfälle und Guerillakämpfe im Süden noch nicht aufgehört, und M. Troulliet überlegt sich, ob er ein fünftes und sechstes Automobil-Erzeugungsland heranziehen soll, wie es seine Kollegen in Burma schon taten. – Als er anfing, waren die USA-Wagen das große Geschäft, doch die französischen Kleinwagen haben sich dann ganz gut eingeführt. Seit zwei bis drei Jahren will alles nur deutsche Wagen fahren, und der Ford-Taunus hat hier Liebhaber wie sonst nirgendwo in Asien. Doch wenn die Handelsdelegationen aus dem Osten ebensoviel erreichen wie anderswo, werden demnächst die Skoda und Moskvitch leichter und billiger zu haben sein! M. Troulliet trinkt mit Besorgnis den letzten Bordeaux blanc aus der guten „alten" Zeit von vor 1954 und bestellt beim Chinesen daneben die erste Flasche Wodka. Man muß sich beizeiten an eine neue Marke gewöhnen!

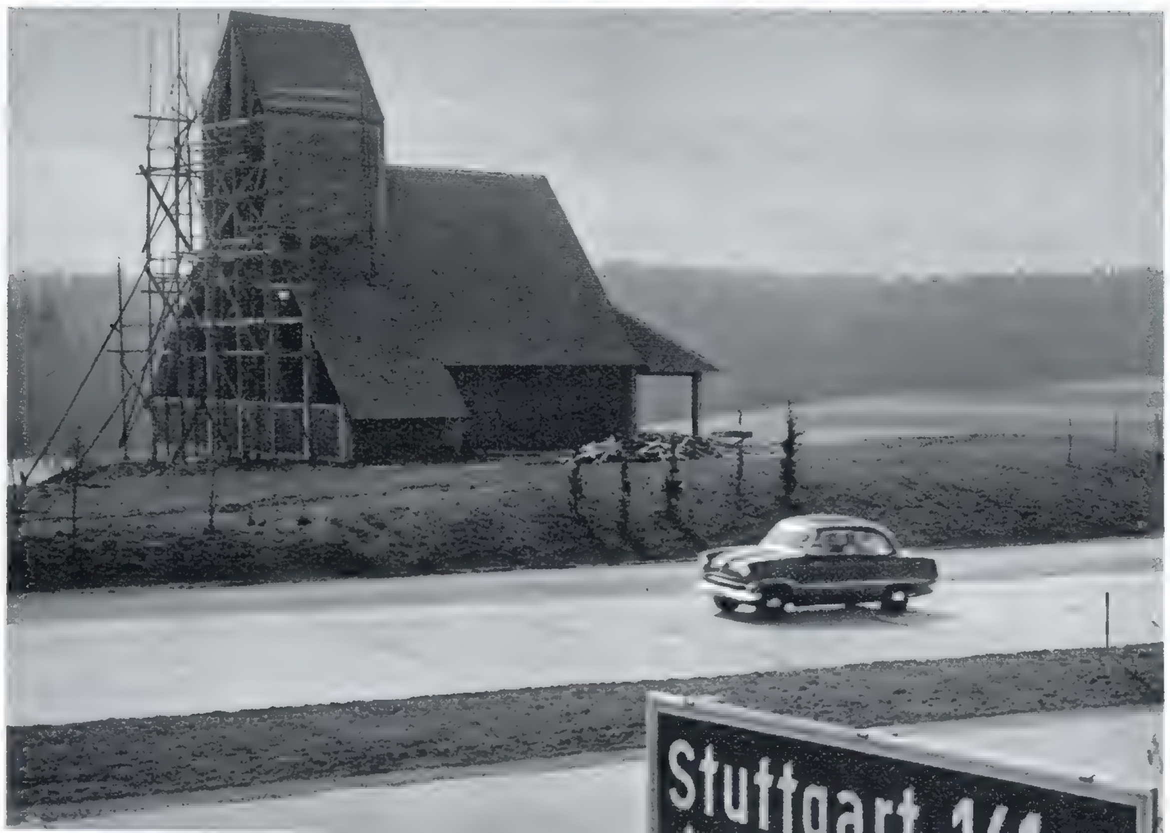
Wir nahmen uns drei Flaschen Bordeaux mit in den Wagen, als wir zu einem letzten Ansturm gegen den Bambusvorhang losfuhren. Der Angriff mißlang angesichts von Maschinenpistolen, Schützengräben, Stacheldrahtverhauen und den fehlenden sternengeschmückten roten Stempeln in unseren Pässen. 421 Tage hatten wir vergeblich auf sie gewartet. Noch hatten wir eine letzte Hoffnung: Nicht weit entfernt – nur eine halbe Tagesfahrt mit schnellen Schiffen – lagen Hongkong und Macao. Aber leider konnte man auch dort das Mißtrauen unserem Auto gegenüber nicht überwinden, allenfalls hätten wir es auf die Eisenbahn verladen können. Unsere nächsten Ziele heißen darum Formosa und Japan.

Dipl.-Ing. Ernst Wiese

Die erste Autobahn-Kirche

geht in der Nähe von Augsburg, an der Abzweigung Adelsried, ihrer Vollendung entgegen und soll in den nächsten Wochen eingeweiht werden. Die Kirche, deren Bauherr das Bischöfliche Ordinariat Augsburg ist, soll den Benutzern der Autobahn Gelegenheit zu Gebet und Besinnung geben, ohne daß sie die Autobahn-Anlage verlassen müssen. Sie paßt sich dem schwäbischen Landschaftsbild an und hat ihre Entstehung einer privaten Initiative zu verdanken.

Foto: dpa



Nach jahrzehntelanger Erfahrung werden in den OPEL-Werken die Ersatzteile unter den gleichen Bedingungen gefertigt wie die Teile für die Neuwagen-Produktion. Die hohe Qualität beruht auf exakten Fertigungsmethoden, bestem Material und einer unerbittlichen Kontrolle.





WEITVERZWEIGTER ERSATZTEILEDIENST

ADAM OPEL AG · RÜSSELSHEIM AM MAIN



Im Jahre 1958 werden 3 Teilstücke der Autobahn Wien–Salzburg fertiggestellt: Salzburg–Mondsee (23,5 km), Sattledt–Ennsdorf (46,7 km) und Pöchlarn–St. Christophen (54,5 km), so daß voraussichtlich insgesamt 124,7 km dem Verkehr übergeben werden.

Mehr Geld für Österreichs Straßen

Was die österreichischen Autofahrer seit Jahren erträumen, wird langsam Wirklichkeit: Am 28. April wird Bundeskanzler Ing. Julius Raab das erste Teilstück der Autobahn Salzburg–Wien dem Verkehr übergeben. Zwar sind es vorerst nur knappe 25 Kilometer von Salzburg nach Mondsee im Salzkammergut, aber bis Ende 1958 sollen insgesamt 125 Kilometer der „Bundesstraße A" – so lautet der offizielle Name der österreichischen Autobahn – in Betrieb genommen werden, also mehr als ein Drittel der Gesamtstrecke Wien–Salzburg.

Man hat in den vergangenen Jahren mit Kritik nicht gespart, als das Bautempo sich gelegentlich verlangsamte, weil die Budgetmittel gekürzt wurden, und der bekanntlich sehr automobilfreundliche Finanzminister Professor Dr. Reinhard Kamitz mußte so manchen „Anschuß" einstecken. Tatsächlich sind die verfügbaren bzw. tatsächlich verbauten Gelder recht unterschiedlich hoch gewesen, doch hat dies natürlich seine finanzpolitischen Gründe, die manchmal – so bedauerlich dies auch sein mag – mit den Interessen der Automobilisten schwer auf einen Nenner zu bringen sind. Wie man aus den nebenstehenden Zahlen entnehmen kann, wurde während der Zeit der sich schon fast überspitzenden Hochkonjunktur etwas „kurzgetreten". Heute, im Zeichen der amerikanischen „recession", ist es natürlich wirtschaftspolitisch viel sinnvoller, wenn die öffentliche Hand größere Beträge für Investitionsprojekte à la Autobahn auswirft, um ein etwaiges Übergreifen der Wirtschaftsflaute auf Österreich abzuwehren. Deshalb sind auch die für 1958 im Budget für die Autobahnen vorgesehenen Summen die höchsten seit Beginn des Baues im Jahre 1954.

Finanzierung der „Bundesstraße A":

1954: 44 Millionen Schilling	1958: 550 Millionen Schilling
1955: 352 Millionen Schilling	1959: 450 Millionen Schilling
1956: 462 Millionen Schilling	1960: 450 Millionen Schilling
1957: 225 Millionen Schilling	1961: 200 Millionen Schilling (Rest).

Die weiteren, im Laufe des Jahres 1958 fertigzustellenden Teilstrecken dürften schon eine ziemliche Entlastung der Bundesstraße 1 von Wien nach Salzburg bringen, weil sie direkt parallel mit ihr laufen und ein Herüberwechseln Autobahn/Bundesstraße leicht möglich ist. Es handelt sich um die Stücke Sattledt (bei Lambach)–Linz–Enns sowie Pöchlarn–Melk–St. Pölten–St. Christophen.

Auch die lange Zeit strittige Frage der Einfahrt nach Wien ist nunmehr geklärt. Hier prallten nämlich zwei Meinungen recht heftig aufeinander. Eine Partei verfocht die Beibehaltung der in den Jahren 1938/39 festgelegten Trasse, die praktisch einen westlich und südlich um Wien herumführenden Halbkreis bildet, ohne auch nur irgendwo in die Nähe des Stadtzentrums zu kommen. Die andere Partei wiederum propagierte die Westeinfahrt,

die wesentlich kürzer ist und einen weiteren Vorteil bietet: Der Wienfluß – direkt in West–Ostrichtung fließend (er mündet in den Donaukanal) – könnte überdacht werden, und damit wäre eine neue Verkehrsfläche geschaffen, die eine völlig ungehinderte Fahrt bis etwa 2 Kilometer an den Stephansplatz (im Zentrum) heran erlaubt.

Es werden schließich beide Streckenführungen ausgebaut werden, weil die sogenannte „Südeinfahrt", also die umfangreichere Lösung, Anschluß an die Autobahn Wien–Kärnten bietet. Dieses neueste Projekt befindet sich allerdings erst im Planungsstadium und dürfte nicht vor 1960/61 in Angriff genommen werden. Gedacht ist an eine Entlastung der „Triester Straße" – also Wien–Wiener Neustadt–Semmering–Kärnten–Italien –, die besonders zwischen Wien und Wiener Neustadt den Erfordernissen des Verkehrs in keiner Weise mehr gerecht wird. Aus diesem Grunde werden auch die Planungsarbeiten auf diesem Teilstück der Süd-Autobahn mit großer Dringlichkeit behandelt.

M. Pfundner

Lackieren am Fließband

Seit geraumer Zeit hat sich das in den USA entwickelte automatische Farbspritzen auch in Deutschland bei einigen großen Automobilfabriken erfolgreich eingeführt. Die wesentlichen Vorzüge dieser Auftragsart sind Einsparung von Facharbeitern und Material, höhere Stückzahlen, und vor allen Dingen sind gleichmäßiger Farbauftrag und einheitliche Schichtstärke gewährleistet. Diese Faktoren ermöglichen einen Lackiereffekt bzw. ein Qualitätsfinish, wie es in der Serienproduktion am Fließband von Hand auch von dem qualifiziertesten Spritzer nicht erreicht werden kann.

Die Anwendung des automatischen Spritzens setzt eine große Produktion und gleiche Typen voraus, wenn die Vorteile voll genutzt werden sollen. Besonders die modernen Pontonformen der heutigen Autokarosserien begünstigen diese Arbeitsweise. Auch einzelne Karosserieteile, die an für diese Teile konstruierten Gestellen befestigt werden, lassen sich mit dem Spritzautomaten beschichten. Teils geschieht dies in rotierender, teils in starrer Form. Natürlich beschränkt sich der automatische Farbauftrag nur auf die äußeren Flächen. Stellen, die von den Pistolen nicht getroffen werden, z. B. Türfalze, Armaturenbleche usw. müssen von Hand entweder vor- oder nachgespritzt werden. Sowohl Grundfarben als auch Vor- und Decklackfarben lassen sich im automatischen Spritzverfahren verarbeiten. Selbstverständlich bedürfen sie einer speziellen Einstellung. Sie können kalt und heiß gespritzt werden. In der Regel verwendet man bei Karosserien für das Grund- und Vorlackspritzen drei Spritzautomaten, einen für die horizontalen Flächen und je einen für die Seitenpartien. Jeder Automat steuert eine Spezial-Spritzpistole, die durch Rollenkette und Mitnehmer in einer Laufschiene in einem bestimmten Abstand von der zu spritzenden Fläche hin und her bzw. auf und ab bewegt wird. Die Automaten sind in der Spritzboxe stationiert und so angeordnet, daß zuerst die horizontal spritzende Pistole in Tätigkeit tritt. Eingebaute Fotozellen steuern die Maschinen. Auf einem Kettenförderband, dessen Geschwindigkeit auf die Bewegungen der Spritzpistolen abgestimmt ist, werden die Karosserien fortbewegt.

Bei der heutigen Vielzahl der Decklackfarbtöne muß natürlich ein rascher Farbwechsel gesichert sein. Bajonettverschlüsse an den Farbschläuchen erleichtern diese Arbeit wesentlich. Das Umschalten geschieht, indem der Farbschlauch der zuletzt benutzten Farbe an der Pistole gelöst und der mit der benötigten Farbe angeschlossen wird. Ein mehrmaliges Abziehen der Pistole genügt, um die Reste der vorherigen Farbe zu entfernen.

Glasurit-Rundschau



Bremslicht als Warnlicht

Damit haltende Fahrzeuge auf der Fahrbahn besser abgesichert werden können, entwickelte der Hamburger Walter R. C. Pieper den „Wapie-Gefahrenschalter", der nach Betätigung eines Knopfschalters am Armaturenbrett die Bremslichter bei angezogener Handbremse aufleuchten läßt. Der besondere Sperrschalter ist notwendig, da nach einer Verlautbarung des Bundesverkehrsministeriums die Bremslichter nur auf freien Straßen und nicht im Stadtverkehr bei stehendem Fahrzeug brennen dürfen. – Für noch wirksamer würden wir es halten, wenn an Stelle der Bremsleuchten beide hinteren Blinkleuchten gleichzeitig als Warnlampen eingeschaltet werden könnten.

Soll man Anhalter mitnehmen?

Wenn die Sonne wieder richtig scheint, bringt sie alsbald auch die Wanderer auf die Beine, die nicht wandern, sondern fahren wollen. Gratis und per Auto.

Wir wollen nicht darüber lästern; die Anschauungen über das Prinzip sind nun mal verschieden. Man kann Trampen als eine freundliche Bitte auffassen oder auch als eine Form von Bettelei. Sicher ist, daß man niemanden mitnehmen muß. Aber selbst wenn man will, erhebt sich die Frage, ob man soll und darf.

Nicht nur, weil einem der Anhalter das Portemonnaie stehlen könnte, sondern weil das Anhalten oft direkt verboten, viel öfter aber höchst gefährlich ist. Denn die Anhalter suchen mit Vorliebe Strecken aus, an denen Autos normalerweise nicht bremsen. Hier hat schon mancher Autofahrer seine Freundlichkeit teuer bezahlen müssen, und wenn nicht alle Zeichen täuschen, so wirft die Polizei ein immer schärferes Auge auf die Anhalterei, vor allem im Bereich der Autobahn. Mit Recht, muß man sagen.

Wir sahen bei unseren rein zufälligen Beobachtungen im vorigen Jahr nicht weniger als drei Fälle, in denen das Anhalten ums Haar zu Unfällen geführt hätte. In einem Falle hielt ein Wagen wegen eines Anhalters plötzlich auf einer Autobahnauffahrt, die durch Bäume ganz unübersichtlich war. Ein nachkommender Lastzug mußte weit ausholen, und im gleichen Augenblick kam ein Porsche mit Schwung aus der anderen Richtung. Es ging noch mal gut ab – und kurioserweise waren nicht nur die Autofahrer gefährdet, sondern etliche weitere Anhalter, die sich mit erschreckten Sprüngen in den Wald retten mußten. Im zweiten Falle bremste auf der Autobahn ein Wagen wegen zweier Pfadfinder, die auf dem schmalen Randstreifen hintereinander her marschierten und sich bittend umsahen; es kam zu einer scharfen Stauung des auf der freien Geraden besonders schnellen Verkehrs, und ein Wagen kam böse ins Schleudern. Und im dritten Falle fuhr ein VW einem anderen auf die Stoßstange, weil der trotz Halteverbot an einer Ausfallstraße einer attraktiven Rucksackdame zu Diensten sein wollte, auch hier – wie so oft – mit abruptem Bremsen.

Wir nehmen selbst ganz gern mal jemanden mit, wenn sich die Gelegenheit gerade ergibt. Es waren jedesmal sehr nette Leute, denen man gern einen Gefallen tat, und die uns auch von den Schattenseiten der Anhalterei zu berichten wußten: von Autofahrern, die als Gegenleistung mindestens die komplette Lebensgeschichte verlangten oder die die Anhalter bei Nichtgefallen (z. B. wenn die Dame unfreundlich ist) an irgendeiner wüsten Stelle stehenlassen. Aber dem kann schließlich auch entgegengehalten werden, daß man sich beim Besteigen eines Autos quasi in die Wohnung eines Unbekannten einlädt, und schließlich gibt es auch Anhalter, derentwegen man besser nicht angehalten hätte. Nicht nur böse Räuber, sondern auch jene wohlsituierte Dame, die einem unserer Bekannten fröhlich plaudernd erzählte, sie reise grundsätzlich per Anhalter, das wäre ja sooo viel billiger als die Bahn.

Ganz abgesehen davon sollte man aber tatsächlich nicht so sehr die Leute angucken, derentwegen man anhält, sondern die Strecke, wo: Autobahnauffahrten sollten grundsätzlich tabu sein, die Autobahn ganz selbstverständlich, ebenso Kraftfahrtstraßen und Ausfallstraßen, an denen man nicht ganz aus der Fahrbahn heraus auf einen Randstreifen fahren kann. Was man von der Anhalterei auf Autobahn-Raststätten halten soll, mag dem persönlichen Geschmack überlassen bleiben. Es scheint rechtlich noch umstritten zu sein, die Polizei schreitet aber anscheinend meist ein. In einer Zeitung fanden wir einen Fall geschildert, in dem die Polizei vielleicht nicht ganz im Recht war, als sie ein Mitglied einer Jugendorganisation wegwies. Beweis für das Nicht-ganz-im-Recht-sein sei die Aussage von nicht weniger als 45 weiteren Mitgliedern der Organisation, die – vom Polizisten nicht bemerkt – zugesehen hätten. Da müssen wir allerdings sagen: wenn 46 Knaben auf einmal eine Raststätte belagern, dann wünschen wir uns auch die Polizei.

Daß die goldene Zeit der Anhalterei vorüber ist, hat sich schon in den letzten beiden Jahren zunehmend herumgesprochen. Ob es eine ganz zweifelsfreie Art des Reisens ist, mag dem Geschmack des einzelnen überlassen sein. Daß sich der einzelne Kraftfahrer sehr damit vorsehen muß, wollen wir vor Beginn der warmen Jahreszeit aber nochmals deutlich gesagt haben. Wobei die Tatsache, daß man bei Unfällen für den Anhalter als Passagier noch mitbezahlen muß, nur warnend angedeutet sei. *Si*



„Wenn der Platz nicht reicht, ziehe ich eben meine Jacke aus!"

Mehrbelastung

400-500 Millionen DM

Daß in der Bundesrepublik die Zahl der Kraftfahrzeuge sprunghaft ansteigt, daß für sie mehr und bessere Straßen gebaut werden müssen, und daß gute Straßen viel Geld kosten, all das sind Feststellungen und Folgerungen, über die auf diesen Seiten schon bis zum Überdruß geschrieben wurde. Und wir haben den verantwortlichen Instanzen – voran den Bundesministerien für Verkehr und Finanzen – auch vorgerechnet, daß ihre Klagen über das Fehlen ausreichender Mittel zum Ausbau des westdeutschen Straßennetzes völlig unberechtigt sind. Der Bund und neuerdings, da böse Beispiele die guten Sitten verderben, auch die Bundesländer nehmen an Abgaben des Kraftverkehrs bedeutend mehr ein, als sie ihrerseits für die Unterhaltung und den Bau neuer Straßen ausgeben. Wir verweisen – zum wievielten Male eigentlich? – auf diesen Umstand und begnügen uns diesmal mit der pauschalen Bemerkung, daß zwischen 1950 und 1957 die Abgaben des Kraftverkehrs an den Bund um 880 Prozent, die Straßenbauausgaben des Bundes aus Haushaltsmitteln um 279 Prozent, die vom Bund für andere Zwecke als für den Straßenbau verausgabten Beträge aus den Kraftverkehrsabgaben jedoch um 2000 Prozent gestiegen sind.

In Bonn scheint man indes mit diesen Zahlen nicht viel beginnen zu können oder – was der Verdacht der Kraftfahrt ist – nichts beginnen zu wollen. Zwar versicherte der neue Bundesfinanzminister in den Besprechungen der letzten Wochen, daß er ab 1. April 1959 (!) bereit sei, jährlich „wenigstens 1,5 Milliarden DM aus dem allgemeinen Haushalt" für den Straßenbau abzuzweigen, aber er gab auch seine Einsicht zur Kenntnis, daß dieser Betrag ungenügend sei, die Straßenbaupläne des Bundesverkehrsministers zu verwirklichen. Etzel betonte – und das ist die sattsam bekannte Primitivreaktion, die sich aus Schäffers Zeiten erhalten hat – die Ausweitung der Straßenbaupläne bedürfe einer kräftigen Erhöhung der Kraftverkehrsabgaben. Obgleich niemand, der nur halbwegs die Zusammenhänge kennt, diese Meinung teilen wird, hält das Bundesfinanzministerium einen bunten Strauß vermischter Vorschläge bereit, auf welche Weise dem Kraftfahrer die Finanzierungskosten vermehrter Straßenbauleistungen angelastet werden können.

Da ist zunächst – nachdem die Realisierung der Autobahnbenutzungsgebühr und Reifensteuer einstweilen zurückgestellt wurde – die Idee, die Treibstoffsteuer bei Dieselkraftstoffen um 6 bis 10 Pfennig je Kilo und bei Vergaserkraftstoffen um 1 bis 2 Pfennig je Liter anzuheben. Im Hinblick auf die bisher schon bestehende Fiskalbelastung des Kraftstoffes – Vater Staat kassiert z. B. für jeden Liter Importtreibstoff 9,42 Pfennig Zoll, 1,05 Pfennig Umsatzausgleichssteuer und 21,72 Pfennig Mineralölsteuer, in der Summe also 32,19 Pfennig oder rund 52 Prozent des

Benzinpreises für Letztverbraucher – dringen diese Vorschläge hart an die Grenze der Unverschämtheit, nachdem das Maß des Gebührlichen schon längst überschritten ist. Der Bundesfinanzminister hofft, auf solche Weise den größten Teil der geplanten Mehreinnahmen in Höhe von insgesamt 400 bis 500 Millionen DM – im ersten Jahr! – hereinzugewinnen.

Aber damit ist die Phantasie der Finanzplaner keineswegs erschöpft. Die Zuschläge auf den Benzin- und Dieselölpreis sollen durch einen Umbau der Kraftfahrzeugbesteuerung ergänzt werden, um auch den Bundesländern im Schnitt eine 10prozentige Einnahmesteigerung zu bescheren. Wie in Bonn zu hören ist, will man Einzelheiten dieses Programms erst nach Abschluß der Landtagswahlen in Nordrhein-Westfalen bekanntgeben. Das hat seine guten Gründe, wenngleich normalerweise niemand einsehen kann, weshalb Verkehrspolitik unter innenpolitischen Aspekten gesehen werden soll. Aber – und das ist der Kern allen Übels – die Bonner Ideen sind eben nicht normal. Steuererhöhungspläne bleiben irreal, solange nicht wenigstens der jährliche Einnahmezuwachs des Staates aus dem Kraftverkehr automatisch in den Straßenbau zurückfließt. Das ist bisher weder geschehen noch für die nächste Zukunft zu erwarten. Rüstet sich der Bundesfinanzminister trotzdem, dem Kraftfahrer eine weitere halbe Milliarde aus dem Geldbeutel zu ziehen, so sollte der motorisierte Steuerzahler aus seiner Lethargie erwachen und mit der Faust auf den Tisch schlagen. Wir jedenfalls sind der Meinung: allmählich langt's . . . !

Herbert Matthes

Die Fahrversuche in Lahr

Bei Lahr werden auf einer zu diesem Zweck besonders hergerichteten und mit Umkehrschleifen versehenen Strecke seit Monaten Fahrversuche mit Lastwagen angestellt, die gegen die 10 t-Achse wirken sollen, dies aber nicht tun. Darum spricht man jetzt davon, auf der Versuchsstrecke sei der frostfeste Unterbau der Fahrbahn besser als auf den deutschen Straßen im übrigen. Das hat man ja aber eigentlich vorher gewußt.

Im übrigen dürften die Versuche in Lahr wohl kaum zu einem klaren Ergebnis führen. Jedenfalls nicht zu demjenigen – nämlich der Verdammung der 10 t-Achse –, was das Ziel des Bundesverkehrsministeriums und wohl auch der Straßenforschungsgesellschaft gewesen ist, nicht aber der Lastwagenwerke, die an den Kosten erheblich mitzutragen haben. Ein Zwischenbericht ist jetzt in der Zeitschrift der Straßenforschungsgesellschaft „Straße und Autobahn", Heft 3, März 1958, erschienen, aus dem man dies herauslesen kann.

Über all diesen Verzwicktheiten und der eifrigen Diskussion über teils sehr zweifelhafte amerikanische Versuche hat man leider die Hauptsache vergessen, die sich erst auf den gesunden Menschenverstand und zweitens auf eine mit Milliarden bezahlte praktische Erfahrung der Amerikaner zu Kriegsende bezieht. Diese Erfahrung lautet: Wenn über eine Betondecke oder eine andere sogenannte elastische (nicht plastische) Fahrbahn ein einziges Mal ein Fahrzeug fährt, dessen dynamische Achslast die Elastizitätsgrenze der betreffenden Fahrbahn überschreitet, dann ist diese Fahrbahn krank. Die Schäden treten auch dann, wenn niemals wieder ein so schweres Fahrzeug die Strecke befährt, bestimmt auf – manchmal allerdings erst nach Monaten.

Der gesunde Menschenverstand sagt nun: Unsere deutschen Betonfahrbahnen auf den Autobahnen und Autostraßen sind ohne Frage aus besserem Zement und auch anders, zweifelsfrei tragfähiger gebaut, als dazumal in den USA Mode war. Nun fahren aber seit mehr als einem Jahrzehnt Kriegsfahrzeuge mit sehr viel mehr als 10 t Achslast über diese Fahrbahnen – von den Kuhlemeyer-Fahrzeugen der Bundesbahn bei ihren Schiffstransporten von der Donau zum Rhein gar nicht zu sprechen –, und neuerdings außer den Besatzungspanzern auch noch Schwerstfahrzeuge der neuen Wehrmacht der Bundesrepublik. Solange es nicht möglich ist, den Besatzern und der Bundeswehr ihre Achslasten auf 8 t zu beschränken – was ein guter Witz ist –, solange ist die Frage 8 t oder 10 t einfach sinnlos – auch dann, wenn man nicht daran denkt, welche geheimen Schäden anscheinend unzerstörte Fahrbahnen durch schwerste Fahrzeuge der Amis, Tommys, Schangels und der deutschen Wehrmacht noch bergen.

Wa. Ostwald

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen aufgrund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften. M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte. J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte. B. in Seesen

das AUTO MOTOR UND SPORT

– die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift – wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar .... ×

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf **Kennzifferanzeigen** bei Zuschriften auf **Chiffreanzeigen** bei Bewerbungen auf **Stellenangebote** bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

BMW

Ersatzteile
für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

BMW 503, Cabrio, Dez. 57, beige, Mexiko-Radio, 1. Hand, 4200 km, preisgünstig zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5638/1483

BMW 327, Cabrio 39, blau, Radio, Nebellamp., gute Verfassung, zum Sonderpreis abzugeben. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5640/1483

Suche preisgünstig guterhaltenen, unfallfreien **501/6,** Raum Bochum. Ausführliche Angebote unter 6056 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5637/1483

BORGWARD

Seltene Gelegenheit! Borgw. 2400-Lim., Bauj. 58!, wie neu, Radio, Ww.-Reif., 1300 km, sehr günst.! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. 5639/1483

BUGATTI

Typ 40, 1,5 Ltr., offener Sportzweisitzer, zugelassen, 4 Zyl.-ohc-Motor, 12 Ventile, Motor fabrikneu! Lackierung, Reifen, Kühler neuwertig, Speichenräder, Rudgeverschlüsse, Rennbremsen, verkauft nur an Liebhaber: Trautwein, Stuttg.-Vaihingen, Emilienstr. 19. 5636/1483

CITROEN

Cabr. C 11 zu kaufen gesucht. Angebote unter 6057 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5648/1484

DKW

F 7 Lux. Sport-Cabr., 1947 erstm. zugel., sämtl. Aggreg. u. Teile samt Kaross. neuw., bei DKW generalüberholt, verk. W. Mazur, Wolfsburg, Schillerstr. 25. 5649/1484

FERRARI

Ferrari
GT 250 Granturismo-Coupé 58 – der Wagen für den anspruchsvollsten Fahrer: 12 Zyl. – 240 PS – 3 Ltr. – Verbr.: 16 l/100 km – Spitze: über 250 km/st!
Auskunft unverbindlich durch
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5647/1484

Steuer, Recht, Versicherung

Interessenten-Entführung ist wettbewerbswidrig!

Ein tolles Stück leistete sich kürzlich ein besonders cleverer Autoverkäufer in Dortmund. Zufällig kam er in den Laden der Konkurrenz und wurde dort Zeuge einer Verkaufsverhandlung zwischen einem Ehepaar und seinem Verkäuferkollegen. Höchst interessiert hörte er zu und schaltete sich schließlich sogar in das Gespräch ein, wobei er sich als erfahrener, sachkundiger Lloydbesitzer (um einen Lloydwagen ging es nämlich) ausgab. Das Ehepaar war grundsätzlich geneigt, den angepriesenen Lloyd zu kaufen, wollte den Vertrag aber erst am anderen Tag abschließen und ging aus dem Laden. Kurz entschlossen eilte der scheinbare „Zuhörer" alias Konkurrenzverkäufer dem Ehepaar nach und erbot sich „gefälligerweise", das Ehepaar in seinem Wagen nach Hause zu bringen, da er „zufällig" den gleichen Weg habe. Das Ehepaar nahm nichtsahnend diese „selbstlose" Einladung an. Kaum saß man jedoch im Wagen, ließ der gefällige „Kavalier am Steuer" die Katze aus dem Sack und versuchte nun mit allen Mitteln der Überredungskunst, das Ehepaar zu bewegen, den in Aussicht genommenen Lloydwagen doch von ihm zu kaufen. Und das Husarenstückchen gelang ihm tatsächlich: Kurze Zeit später hatte er den Kaufvertrag für seinen Geschäftsherrn in der Tasche.

Gleich darauf rief der zielstrebige Verkäufer in aller Ruhe bei der Konkurrenz an und teilte dem verblüfften Kollegen mit, er brauche sich um das Ehepaar nicht mehr weiter zu bemühen, es habe sich mittlerweile anders entschlossen und den Wagen bei einer anderen Firma gekauft. Dies ging dem solchermaßen überspielten Konkurrenzhändler nun doch zu weit. Er beanspruchte den ihm entgangenen Gewinn. Darauf wollte sich wiederum der siegreiche Händler nicht einlassen, und so kam die Sache vor den Richter. Das Landgericht Dortmund bezeichnete schließlich das Verhalten des „geschäftstüchtigen" Verkäufers als „wettbewerbswidrig" (1 S 333/57).

Zwar sei der Verkäufer nicht schon mit der Absicht, Kunden abzuwerben, zu dem Konkurrenzgeschäft hingegangen, aber sein ganzes Verhalten im fremden Geschäft stehe an Dreistigkeit einer von vorneherein beabsichtigten Abwerbung von Kunden im oder in der Nähe eines Geschäftslokals eines Konkurrenten gleich und sei daher auch rechtlich als wettbewerbswidrig anzusehen.

Der Wagen stand zu schnell

Ein Diplomingenieur, der beim Technischen Überwachungsverein als anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr beschäftigt war, hatte die Bremsen eines Lkw. zu überprüfen. Der Ingenieur verfuhr dabei in der Weise, daß er sich etwa 40–50 Meter vor dem Lkw. auf der rechten Seite einer öffentlichen Straße aufstellte und den Fahrzeuglenker mit einer Geschwindigkeit von 15–20 km/st im zweiten Gang heranfahren ließ. Auf ein Handzeichen des Sachverständigen mußte der Lkw.-Fahrer in kürzester Entfernung halten. Bei Durchführung dieses Bremsversuchs hatte der Sachverständige nicht beachtet, daß sich unmittelbar hinter dem Lkw. ein schnellfahrender Radfahrer genähert hatte. Auch der Fahrer erkannte die Gefahr nicht, da der Radfahrer nur wenige Meter hinter dem Lkw. fuhr und deshalb im Rückspiegel nicht wahrgenommen werden konnte. Als der Lkw.-Fahrer auf das Zeichen des Ingenieurs plötzlich bremste, konnte der Radfahrer nicht mehr anhalten und fuhr von rückwärts auf das Fahrzeug auf. Er trug dabei Verletzungen davon.

In erster Instanz sprach das zuständige Amtsgericht den Lkw.-Lenker frei. Den Diplom-Ingenieur verurteilte das Gericht wegen fahrlässiger Körperverletzung. Diese Entscheidung wurde auf die Berufung des Ingenieurs hin vom Landgericht Traunstein bestätigt. Es vertrat die Auffassung, daß bei Bremsproben auf öffentlichen Straßen die Pflichten des Fahrers zwar nicht in vollem Umfang auf den Prüfer übergehen. Auch der Fahrzeuglenker bleibe weiterhin als Teilnehmer am öffentlichen Verkehr zur ordnungsgemäßen Führung des Fahrzeugs verpflichtet. Im vorliegenden Fall treffe jedoch den Prüfer die volle Verantwortung. Er habe es an der gebotenen Sorgfalt fehlen lassen. Er hätte sich entweder an einer günstigeren Stelle aufstellen oder eine verkehrsarme Zeit abwarten müssen. Auch die Anbringung eines Schildes an der Rückseite des Lkw. mit der Aufschrift „Vorsicht, Bremsprobe" wäre eine Warnung für nachfolgende Verkehrsteilnehmer gewesen.

Der Sachverständige habe daher nicht alles getan, um eine Gefährdung anderer zu vermeiden.

Trunkenheit am Steuer bringt nicht immer ins Gefängnis

Trunkenheit am Steuer ist bekanntlich in jedem Fall strafbar, auch wenn kein Unfall geschieht. Unterschiedlich ist nur die Art und Höhe der Bestrafung, je nach dem, ob es zu einem Unfall kam oder ob die Fahrt des Betrunkenen glücklicherweise noch reibungslos verlaufen war.

Wie schwierig im Einzelfall die Unterscheidung sein kann, zeigt ein Fall, den das Bayerische Oberste Landesgericht zu entscheiden hatte (RReg. 2 St 859/56). Ein betrunkener Autofahrer hatte eine lange Strecke seiner Fahrt tadellos zurückgelegt, hatte gerade noch zwei Fußgänger ordnungsgemäß überholt, dann aber plötzlich die Herrschaft über den Wagen verloren und war gegen einen Baum gefahren. Schaden war zum Glück nur an seinem eigenen Wagen entstanden. Das Gericht mußte nun entscheiden, ob der Autofahrer in seinem betrunkenen Zustand eine „Gemeingefahr" gewesen sei. Dann nämlich wäre er an einer Gefängnisstrafe nicht vorbeigekommen, andernfalls hätte es mit einer Geldstrafe abgehen können.

Die Richter stellten fest, grundsätzlich ruhe in jedem sich bewegenden Fahrzeug eine Gefahr. Diese Gefahr würde noch vergrößert, wenn der Fahrer betrunken sei. Deswegen entstehe aber noch lange nicht in jedem Fall eine Gemeingefahr. Eine Gemeingefahr sei nur dann gegeben, wenn ein ganz bestimmter Mensch oder ganz bestimmte Sachwerte (die nicht

FIAT

Fiat 1400 A, Lim. 55, grün, Radio, Schonbez., sehr gepflegt, Motor 42 000 km, DM 2950.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5641/1484

500 C Topolino, orig. ital., letztes Modell, hervorragend gepflegt, Zweitwagen, einwandfrei, Überzüge, Lenkradschloß, Champion und Castrol, 40 000 km, z. T. neu bereift, DM 2500.–. Scholz, Stockdorf bei München, Wettersteinstraße 3. 5650/1484

Sportcoupé, 2 Sitze, 1 Notsitz, V 8-Motor, 1976 ccm, 110 PS, 180 Spitzengeschwindigkeit, zu verkaufen. Preis DM 6000.–. Gebr. VW kann ggf. in Zahlung genommen werden. Angebote unter 6058 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5651/1484

JAGUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner, Frankfurt am Main
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

XK 140 Coupé, 56, 30 000 km. **Merz & Papst,** Stuttgart N, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

KARMANN-GHIA

Kaufvertrag für Cabriolet, Farbe weiß mit roter Lederpolsterung, Lieferfrist Anfang Mai 1958, abzutreten. Zuschriften erbeten unter 6059 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5652/1484

Coupé 56, ca. 20 000 km, Becker-Mexiko, Lieges., Nebell., Fanfare, Rückfahrl., Tourenz., Michelin X-Reifen, äußerst gepflegt. Anfragen an M. Grebe, Siegen, Siegstraße 27, Ruf 10 47. 5653/1484

Karmann-Ghia gesucht, auch hohe km-Zahl, aber nur unfallfrei. Angebote mit km-Stand, Farbe u. Preis unter 6073 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5682/1487

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt am Main-Höchst, Brüningstraße 32. An- und Verkauf, Ersatzteile. 5654/1485

MERCEDES

Merc. 220 SAC-Cabrio 56, grau/weiß, rot. Led., Radio usw., 29 000 km; 220 SAC-Cabrio 56, blau, gelb. Led., Radio usw., 1. Hd., 39 000 km; 220 SAC-Cabr. 56, blau, Radio, 1. Hd., 58 000 km; Merc. 220 SAC-Coupé, 57, fast neu, 8000 km. Große Auswahl in guten und äußerst preiswerten Merc. 220 A-Cabrios und -Coupés! 8 Merc. 190 SL-Coupés und -Roadst., Bj. 55–58, in div. Farben und Preisklassen; Großauswahl in sämtlichen Mercedes-Limousinen! **Auto-Becker, Düsseldorf,** Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5642/1484

MERCEDES 190 SL

fabrikneu, Liefertermin ca. 15. 5. 1958, mit Lederpolsterung (nußfarben), Lackierung weiß, schwarzes Stoffdach, Weißwandreifen, besonderer Umstände halber mit DM 1000.– Nachlaß zu DM 16 200.– zu verkaufen. Angebote unter 6074 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5684/1487

Kompressor 5,4 Ltr. oder **SSK** kauft gegen Kasse **Merz & Papst,** Stuttgart N, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

300 S-Cabrio, 2/2sitzig, garantiert 60 000 km, wie neu, DM 15 000.–. **Merz & Papst,** Stuttgart N, Kronenstr. 6, Telefon 9 06 92.

300 SL, Bestzustand, kauft gegen Kasse **Merz & Papst,** Stuttgart N, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

Suche 180 D und **190 LS** gegen bar. Hermann Quandt, Helmstedt. 5683/1487

190 SL, Bauj. 56/57, unfallfrei, sucht bar von Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Tel. 2 80 55. 5692/1487

MG

MGA kauft gegen Kasse **Merz & Papst,** Stuttgart N, Kronenstraße 6, Telefon 9 06 92.

Sportwagen, in gutem Zustand, neueres Modell, gegen bar zu kaufen gesucht. Ang. unter 6060 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5655/1485

OPEL

Opel-Großangebot! Zur Zeit ca. 25 gute Opel Kapitän, Bauj. 54–57 (auch „Luxe"), sowie über 40 Opel Rekord-Limousinen u. -Cabrios, Bauj. 53–58, zu niedrigen Preisen am Lager! Finanzierung mit Raten-Schutzversicherung!! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5643 1484

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!

Ständig günst. Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-General-Vertretung PETERMAX MÜLLER GMBH., Hannover, Podbielskistraße 306, Tel. 69 11 51. 5666/1485

Div. Porsche-Carrera-Coupés und -Cabrio am Lager (ab DM 8500.–), ferner Porsche 1600 und 1500. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5644/1484

Porsche-Karosserie-Bock
preisgünstig abzugeben. Angebote unter 6064 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5660/1485

Sauter-Porsche 1100 Rennsportwagen, erfolgreichster 1100 Rennsportwagen in der Schweiz. National-Bergmeisterschaften 1957, Ia Zustand, mit Anhänger. Angebote an Robert Furter, Freiestr. 40, Zürich 7 (Schweiz). 5656/1485

Motor 1,3 oder 1,1 Ltr. und **Synchrongetriebe** (auch VW) bzw. kompl. Hinterachse zu kaufen gesucht. Angebote über Baujahr und Zustand unter 6061 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5657/1485

1300 Coupé, Bauj. 1952, unfallfrei, DM 3900.– nur gegen bar zu verkaufen. Angebote unter 6062 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5658/1485

Verkaufe umständehalber **1500 Cabrio** mit vielen Extras, Bauj. 1951, sehr gepflegt. Nehme anderen Pkw in Zahlung. Angebote unter 6063 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5659/1485

PORSCHE-WAGEN – KAHRMANN FRAGEN! Wir haben ständig gute Angebote zu günstigen Preisen. Wir erbitten Ihre Anfrage. Porsche-Generalvertretung, Hans Kahrmann, Fulda, Telefon 37 37. 5662/1485

Suche 1500/1600 Cabriolet oder Coupé, auch unfallbeschädigt. Barzahlung. Dr. Gnann, Berlin-Charlottenburg, Waitzstraße 28. 5663/1485

Motor 1500, 8000 km, mit rollengelagerter Kurbelwelle, preiswert zu verkaufen. M. Becht, Birkenfeld bei Pforzheim, Schillerstraße 2. 5664/1485

Coupé, Typ 356 A/1300 DM 7600.–, Modell 56, unfallfrei, bestens erhalten, von Privat mit Becker-Mexiko und Zubehör zu verkaufen. Finanz. möglich. Angebote unter 6065 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5661/1485

1500 und 1600, guter Zustand. Finanzierung möglich. **E. Strähle,** Schorndorf (Württ.), Tel. 25 71. 5665/1485

Gepäckbrücke, neuw., blau, mit Riemen, für DM 50.–, sowie Speed-Pilot, Sports-Spezial, fast neu, für DM 200.– abzugeben. Angebote unter 6066 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5667/1486

Spyder 110 PS, Baujahr 1955, wenig gefahren u. in allerbestem Zustand, rennfertig, zu verkaufen. Angeb. unter 6067 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5668/1486

Motor 1500, neuwertig, einbaufertig, kompl. Getriebe sowie Vorder- u. Hinterachse, gr. Bremsen, preisgünstig zu verkaufen. Fred Funk, Hechingen (Hohenz.), Telefon 413. 5685/1487

RENAULT

Renault-Frégate 56, braun/beige, Radio, 1. Hand, 48 000 km, DM 3500.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5645/1484

SIMCA

Aronde Grand Large mit Abarth-Anlage, Oktober 1956 zugelassen, 29 000 km gelaufen, schwarz/gelb, Weißwandreifen. Bildschönes Fahrzeug, DM 4700.–. Ford-Maletz, Köln-Klettenberg, Rhöndörfer Straße 2, Telefon 41 22 21. 5669/1486

SIMCA „grand large", Bauj. 57, 14 500 km, grau, 58 PS Sportmotor, 2tür. Lim., mit Rolld., unfallfrei, Weißwandreifen, viel Zubehör, für nur DM 5500.– abzugeben.
Dr. FRITZ FUNKENBERG GmbH
W.-Elberfeld, Uellendahler Str. 212–226. 5691/1487

VW

Pritsche mit Pl. u. Spr., Bauj. 58, 3000 km, DM 5000.–. R. Stellbrink, Hamb.-Niendorf, Hasenheide 18. 5670/1486

Besser fahren mit dem Volkswagen. Arthur Westrup schrieb dieses Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 5. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 70 Pf Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Suche **Schwimm- oder Kübelwagen.** Angebote mit Beschreibung an Karl Külbel, Brannenburg, Schuhbräualm. 5687/1487

WOHNWAGEN

Camp.-Wohnanhg. „Falter 1955", wie neu, kompl. einger., zusammenklappbar, DM 2750.–, verkauft: Städing, München 27, Flemingstr. 24 a, Tel. 48 26 32. 5688/1487

Kl. Camping-Wohnwagen-Anhänger (mögl. Berger) gegen Kasse zu kaufen gesucht. Gutjahr, Mannheim, Augartenstraße 99. 5680/1487

Neuwertiger **vierschläfriger Wohnwagen,** doppelw., mit allem Komfort, 25% unter Neuwert für DM 3800.– zu verkaufen. Günther Bechem, Hagen-Berchum. 5689/1487

VERSCHIEDENE

Kaufe **190 SL,** evtl. **Porsche Carrera.** Merz, Stuttgart, Etzelstraße 26, Telefon 7 53 95.

Suche: **Mercedes** 300 SL, 190 SL oder **Thunderbird.** Angebote unter 6068 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5671/1486

Suche schnellen Sportwagen, möglichst unter 1,5 Ltr. (MG, evtl. auch guterh. BMW 315/1). Klassische Form bevorzugt. Angebote mit ausführl. Angaben und Preis unter 6069 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5672/1486

Suche ält. 2sitz. Sportcabr., evtl. Rennsportwagen bis 1,5 Ltr., geg. DM 350.– Anzahlung und monatl. Raten von DM 130.–. Karl Brückner, Nürnberg, Schweiggerstraße 1. 5673/1486

Vom Facharbeiter
zum Ingenieur

des Maschinenbaus oder der Elektrotechnik evtl. auch Luftfahrttechnik in Tages-, Abend- oder Fernlehrgängen führt Sie die

Technische Studiengemeinschaft
Pforzheim

Voraussetzungen für die Teilnahme an den Tages- und Abendlehrgängen sind eine mindestens gute Volksschulbildung, abgeschlossene Lehre oder mittlere Reife mit zweijähriger praktischer Tätigkeit.

Voraussetzungen für die Teilnahme an den Fernlehrgängen sind eine mindestens gute Volksschulbildung, abgeschlossene Lehre oder in einer Lehre stehend.

Nähere Auskunft durch die

Technische Studiengemeinschaft
Pforzheim
Leopoldstraße 6/I - Schließfach 1081

Beginn der Tages- und Abendlehrgänge: 15. Oktober 1958
Beginn der Fernlehrgänge: Juli 1958

dem betrunkenen Fahrer selbst gehören) „konkret" so gefährdet würden, daß jedenfalls der Eintritt eines Schadens wahrscheinlicher sei als sein Ausbleiben. Die beiden Fußgänger seien in diesem Fall nicht „konkret" gefährdet gewesen. Verschulde ein betrunkener Autofahrer im Laufe seiner Fahrt an einer Stelle einen Unfall, dürfe man nicht sagen, alle Menschen und alle Sachen, die er vorher passiert habe, seien ebenfalls „konkret" gefährdet gewesen. Man müsse jeden Verkehrsvorgang einer solchen Fahrt für sich allein bewerten.

Als der Gesetzgeber Trunkenheit am Steuer in Verbindung mit der Verursachung einer Gemeingefahr unter Gefängnisstrafe gestellt hatte, wollte er ausdrücklich nicht jede Trunkenheit am Steuer gleich mit Gefängnis bestrafen. Nur wenn wirklich eine Gemeingefahr entstanden sei, sollte dem betrunkenen Verkehrssünder die harte Strafe des Gefängnisses drohen. Daran müsse, so entschied das Bayerische Oberste Landesgericht, auf jeden Fall festgehalten werden.

Vorsicht vor Selbsttäuschung nach Alkoholgenuß

Nach reichlichem Alkoholgenuß entschuldigt es einen Autofahrer nicht, daß er ohne Unfall, einwandfrei und sicher gefahren ist. Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht forderte vielmehr (Ss 486/56), daß der Autofahrer seine Fahrtüchtigkeit auf jeden Fall schon vor Antritt der Fahrt überprüfen müsse. Dabei genüge es nicht, daß der Fahrer sich selbst beobachte, denn die Gefahr der Selbsttäuschung sei, zumal nach Alkoholgenuß, zu groß. Der Alkohol rufe regelmäßig, so sagten die Oberlandesgerichtsräte sachverständig, das unberechtigte Gefühl einer erhöhten Leistungsfähigkeit hervor. Im übrigen könne Fahruntüchtigkeit auch ohne ausgesprochene Trunkenheit vorliegen.

Daher müsse der alkoholisierte Autofahrer „sorgfältige Überlegungen anstellen, ob er bei der Menge der Getränke, die er zu sich genommen hatte, nach allgemeinen Erfahrungen noch fahrtüchtig sein konnte, und ob er dem Eindruck, den er von sich selbst hatte, trauen durfte".

Um einen richtigen Eindruck von sich selbst erhalten zu können, sei jeder Kraftfahrer verpflichtet, sich genauestens über die Wirkungen zu unterrichten, die der Alkoholgenuß bei ihm erfahrungsgemäß hervorrufe.

Dr. G.

Ausfuhrbehandlung von Kraftfahrer-Reisegepäck durch die deutschen Zollstellen

Inzwischen ist die zollamtliche Ausfuhrabfertigung von Reisegepäck kürzlich weiter vereinfacht worden. Nach RA 3/58 vom 29. 1. 1958 (Bundesanzeiger Nr. 28 vom 11. 2. 1958) sind von jeder Ausfuhrgenehmigung, von der Vorlage des Ausfuhrpapiers und von der Versandabfertigung bei der Binnenzollstelle im Reiseverkehr befreit:

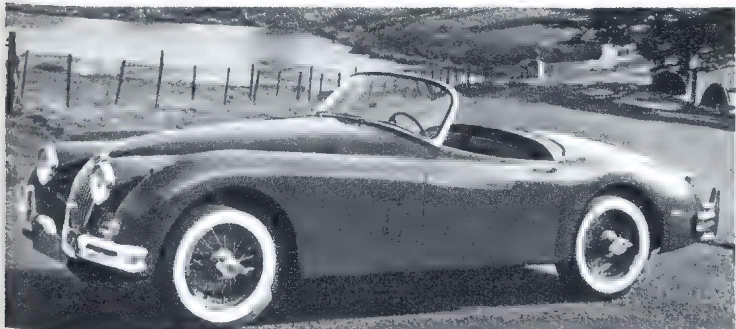
1. Waren, die von Reisenden oder vom Personal der Beförderungsmittel zum eigenen Gebrauch oder zur Ausübung des Berufs während der Reise mitgeführt werden.
2. Waren bis zum Wert von 1000.– DM, die von Reisenden mit ständigem Wohnsitz im Bundesgebiet als Geschenk bei der Ausreise mitgeführt werden.
3. Nicht zum Handel bestimmte Waren, die von Reisenden mit ständigem Wohnsitz im Ausland während ihres Aufenthalts im Inland erworben wurden und bei der Ausreise mitgeführt werden.

Man kann damit rechnen, daß eine innere Beschau des genannten Reisegepäcks, das Reisende in dem Beförderungsmittel mit sich führen oder als Passagiergut versenden, nur noch ausnahmsweise vorgenommen wird. In Zukunft wird sich die Grenzabfertigung hiernach reibungslos abwickeln. Mit Rücksicht auf die weitgehende Erleichterung der Grenzabfertigung werden die Binnenzollstellen von der Versandabfertigung von mitzuführendem oder als Passagiergut zu versendendem Reisegepäck jetzt auch dann absehen, wenn sie der Reisende beantragt.

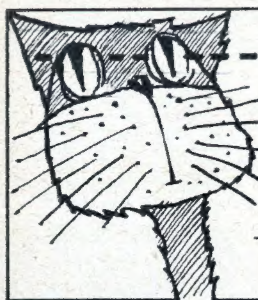
Gepäck, das den Reisenden auf andere Weise (beispielsweise als Expreßgut) voraus-, nach- oder zurückgesandt wird, muß wie bisher der zuständigen Binnenzollstelle mit Ausfuhrmeldung (Kleinsendung) zur Versandabfertigung gestellt oder angemeldet werden. Auch diese Sendungen werden bei der Grenzabfertigung voraussichtlich nur ausnahmsweise der inneren Beschau unterzogen.

Z.

Für die Sonne Floridas



Hauptsächlich für die sonnigen Gegenden der USA ist die neue offene Ausführung des Jaguar XK 150 bestimmt. Es werden drei verschiedene 3,4 Liter-Motoren mit 190, 210 und 250 PS geliefert. Der Wagen wird vorläufig nur in den Vereinigten Staaten verkauft und kostet dort je nach Ausführung zwischen 4500 und 5000 Dollar. Die Höchstgeschwindigkeit für die 250 PS-Version wird mit 225 km/st angegeben.



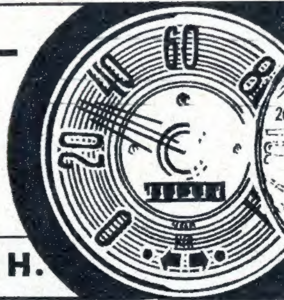
Kein Benzin für die Katz

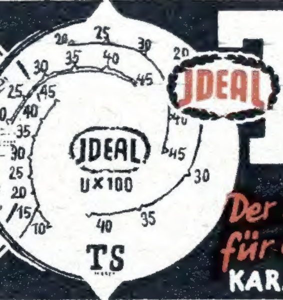
Die neue gesetzlich geschützte „TS"

TOURENZÄHLER-SCHEIBE

ermöglicht wirtschaftliches Fahren im werkseitig empf. Drehzahlbereich

EICHENWALD·NEUSS/RH.





TS DBGM

IDEAL

Der richtige Dreh, für den VW u.

KARMANN-GHIA

AMERIKANISCHE WAGEN

BUICK

Roadmaster-Cabrio 55, Bestzustand, äußerst preiswert. **Merz & Papst,** Stuttgart N, Kronenstr. 6, Tel. 9 06 92.

DODGE



– ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. Die 58er Modelle stehen vorführbereit!

Allein-Importeur **AUTO-BECKER**
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5646/1484

BOOTE

Pionier Dingi, wenig benutzt, mit Packtasche, sehr preisgünstig zu verkaufen. Auf Wunsch kann 10 PS Königsmotor sowie kompl. 5,2 qm-Besegelung mitgeliefert werden. A. Bohmer, M.-Gladbach, Rheydter Straße 40, Telefon 2 36 41. 5676/1486

HART-PICCOLO m. Besegelung zu leih. ges. für 3 Woch. Juli 58; evtl. Ankauf gegen Camera o. Fernglas, Foto-CRAUEL, Bremerhaven, Bürger 34. 5677/1486

Verk. **Wiking-Sportschlauchboot,** Mod. Standard, 4 Luftkamm., 5fach silber, Bj. 56, mit Zubeh., gut. gepfl. Zust., f. DM 320.–. K. H. Frickmann, Altmerdingsen über Lehrte. 5678/1486

BOOTSMOTORE

Guterhaltenen neuwertigen **Außenbordmotor** von 3–5 PS, möglichst Marke Johnson oder Evinrude **gesucht.** Angeb. unter 6072 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5679/1486

REISEFÜHRER

Was immer über die Hochstraßen Österreichs, Italiens, Frankreichs und der Schweiz zu sagen ist, steht in dem Buch **„Die Hochstraßen der Alpen".** 5. Auflage! 520 Seiten, 303 Bilder, 74 Kartenskizzen, Ganzleinen DM 22.–. Lieferbar durch MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042. (Postkarte genügt!)

Der **„VARTA-Führer durch Deutschland"** löst in einzigartiger Weise drei Probleme, die den Reisenden täglich bewegen: Wo schlafe ich? Wo esse ich? Was gibt es hier zu sehen? Für den Preis von DM 19.80, also für den Wert einer Tankfüllung, reisen Sie sorgenlos und angenehm. 724 Seiten! 200 Stadtpläne! DM 19.80 portofrei. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Sie haben mehr Freude an Ihrem Urlaub im In- oder Ausland, wenn Sie mit „Baedekers Autoreiseführern" planen und reisen. Einen ausführlichen Prospekt senden wir Ihnen gern postwendend zu. Postkarte an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

STRASSENKARTEN

Alle Einzel- und Sonderblätter der **Deutschen Generalkarte** lieferbar. Fordern Sie bitte unseren Prospekt mit Gebietseinteilung an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

GARAGEN



WELLBLECH-GARAGEN

Fahrrad- und Motorradständer BPa.

Stahlbau Gebr. Wahl

SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 60

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.–** monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.

FREILUFTGARAGEN Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere. DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte - Autocapes (Halbgar.) Freiluftgaragen m. Türzugang f. Camping - Zelte und Zubehör**



GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung, Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

UNTERRICHT u. AUSBILDUNG

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG** **Führerscheinferienkurse seit 1937**
Fahrschule **Bode, Seesen/Harz.**

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein

Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.,** Ruf 45 66

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

Der moderne Beruf: **FAHRLEHRER**
Näheres: **FAHRLEHRER-FACHSCHULE**
Düsseldorf, Lindemannstraße 40

VERSCHIEDENES

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher,** preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir **Auto- und Motorrad-Zubehör**
Spezialität: Campingartikel, Pelerinengaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Anstatt Miete auf Teilz. **1 BLUM-Fertighaus, Abt. 887, Kassel-Ha.**

Fabrikneue Okrasa-Anlage für 30 PS-VW u. Ghia kompl. zu verkaufen. Angeb. unter 6075 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5686/1487

Ab morgen ohne
Schlaf-Sorgen
durch VITANAR-Schlaf-Kräuterwein, dem naturreinen Wirkstoff aus bewährten Schlafkräutern. Kein Kaufzwang. Sie können erst kostenlos probieren und sich überzeugen. Schlafkur anfordern von VITANAR, Himmelsthür 235 über Hildesheim.

Wohnanhänger selber bauen! Gewicht 350 kg. Kein Gerippe. Prospekte durch L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18.



1000 SCHREIBMASCHINEN
stehen abrufbereit in unseren Lägern.
VIELE GÜNSTIGE GELEGENHEITEN
Fordern Sie unseren Gratis-Katalog Nr. R821
NÖTHEL co Deutschlands großes Büromaschinenhaus
Göttingen, Weender Str. 11 • Essen, Gemarken Str. 51

AvD-Mitglied (Wohnsitz Nähe Stuttgart) mit 30jähriger unfallfreier Fahrpraxis **übernimmt Pkw-Überführungen** und fährt Ihre Wagen vertretungsweise in Fällen von Krankheit, Führerscheinentzug u. dgl. – Auch tageweise. Honorar nach Vereinbarung. Zuschriften unter 6076 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5690/1487

STELLENGESUCHE

Junger Industrie-Kaufmann, 23 Jahre, in ungekündigter Stellung, möchte sich verändern, war bisher nicht in der Automobil-Industrie tätig, hat aber auf Grund seines Steckenpferdes eine 10jährige Erfahrung auf dem PKW- und Sportwagen-Sektor. Gesucht wird eine möglichst selbständige und entwicklungsfähige Stellung in der Industrie oder einer Gebietsvertretung. Führerschein Klasse III ist vorhanden. Angebote unter 6071 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 5675/1486

Kraftfahrer, 24 Jahre, led., sicherer Fahrer, sucht gute Dauerstellung als Reise-Chauffeur, auch Ausland. Zuschriften unter 6070 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5674/1486

In unseren Verlagen ist die Stelle eines

technischen Redakteurs

neu zu besetzen. Es handelt sich um eine außerordentlich interessante und vielseitige Tätigkeit für die führenden deutschen Automobil-Fachzeitschriften, die eine Lebensaufgabe sein kann und entsprechende Verdienstmöglichkeiten bietet.

Wir machen unseren Bewerbern nicht zur Bedingung, daß sie bereits über Erfahrungen in der Redaktion und Gestaltung von Zeitschriften besitzen. Unbedingt erforderlich ist aber die Fähigkeit, technische Dinge klar, lebendig und instruktiv darzustellen, große Zusammenhänge zu erfassen und Entwicklungen sachlich fundiert zu kritisieren. Flüssiger Schreibstil und absolute Beherrschung der deutschen Sprache sind ebenfalls Voraussetzung. Weiterhin erfordert die Materie sichere Kenntnis aller technischen und physikalischen Grundlagen des Personen- und Nutzfahrzeugbaus (möglichst abgeschlossenes TH-Studium) und – last not least – eine über das berufliche Interesse hinausgehende Liebe zum Automobil.

Wir bitten, den üblichen Bewerbungsunterlagen eine Stilprobe (Beschreibung eines beliebigen technischen Vorgangs) beizufügen.

Vereinigte Motorverlage GmbH., Stuttgart, Postfach 1042

Neue Bücher

Sicher ist sicher

von Hansgeorg Strepp. Gerhard Stalling-Verlag, Oldenburg (Oldb.), Ritterstraße 2–6. 176 Seiten DIN A 5, DM 8.80.

Das Auto ist ein Zivilisationsgegenstand geworden, von dem man erwartet, daß er immer funktioniert und alles hält, was im Prospekt versprochen wird. Unfälle werden dort nicht versprochen, sondern im Gegenteil viel Sicherheit, allerbeste Straßenlage und gute Bremsen. Unfälle gibt es aber trotzdem, und ganz bestimmt mehr als nötig. Für jeden Unfall werden Schuldige gesucht und zumeist auch gefunden – damit ist aber denen nicht geholfen, die wegen des Unfalls haben sterben oder zu Krüppeln werden müssen.

Der Schuldige ist der, der quer über die Autobahn fährt oder in der Kurve überholt und die Fahrbahn für den Entgegenkommenden versperrt. Ist aber nicht auch der schuldig, der dann blind und verzweifelt voll in das plötzliche Hindernis hineinfährt, der nicht die kleine Lücke ausgenutzt hat, die noch vorhanden war? Die gerichtliche Schuldfrage ist im Augenblick der auftretenden Unfallsituation völlig unwichtig – es kommt allein darauf an, auch die kleinste Chance für das eigene und das Leben der Mitfahrer und auch des Kontrahenten zu nutzen. Leider fördert die übliche Verkehrssicherheitsterminologie mit ihrem erhobenen Zeigefinger zumeist nur das Gefühl der Schuld oder der Unschuld angesichts der Unfallsituation – und unter dem Zwang dieser Gefühle und der damit verbundenen Panik vergessen die meisten, daß sie in der Mehrzahl aller Fälle nicht nur noch etwas tun können, sondern noch etwas tun müssen!

Es sind ganz klare Verhaltensgrundsätze, die es dafür gibt, und Hansgeorg Strepp hat sie in seinem Buch so deutlich dargelegt, daß man es begreifen muß, auch dann, wenn man vorher noch nichts von solchen Dingen und Möglichkeiten gehört hat. Darum kann man nur wünschen, daß dieses Buch viele Leute kaufen und lesen. Sicherlich schockiert es manchen, wenn ihm vorgerechnet wird, wann die Kniescheibe und wann noch wichtigere Körperteile zerbrochen werden und wie es dazu kommen muß. Diese Dinge sind aber tägliche Wirklichkeit, und Strepp erwähnt sie nicht, um dem Leser Angst zu machen, sondern um klarzustellen, worum es geht.

Übrigens ist das Buch so nett geschrieben, daß dem Leser keine Strapazen und keine Langeweile zugemutet werden. Das gilt nicht nur für den Hauptteil, der sich mt dem „gemeisterten Unfall" beschäftigt, sondern auch für die allgemeinen und fahrtechnischen Kapitel. Einige Dinge stehen drin, mit denen wir uns nicht ganz einverstanden erklären können, sie sind aber sekundär und kein Grund, dieses Buch nicht mit gutem Gewissen zu empfehlen.

R. S.

Trader Handbook 1958

„A Legal, Technical an Buying Guide for the Motor, Motor Cycle and Cycle Trades." 52. Ausgabe, Trader Publishing Co. Ltd., Dorset House, Stamford St., London, S. E. 1. DIN A 5, 704 Seiten.

Die neue Ausgabe dieses umfassenden Nachschlagebuches mit den technischen Daten der britischen Motorfahrzeuge und den Anschriften aller einschlägigen Hersteller und Handelsfirmen ist naturgemäß bei uns nur für Leute interessant, die mit England als Käufer oder Verkäufer Handel treiben wollen.

Der Mittelstürmer bist du

Ein Spiel für Fußballfreunde von Gerd Krämer im Otto Maier Verlag, Ravensburg. Preis DM 8.50.

Sie werden sich fragen, was hat ein Fußballspiel in einer Autozeitschrift zu suchen. Offen gestanden, haben wir uns das zuerst auch gefragt, aber wenn man bei einem Oberliga- (so heißt das doch?) oder Länderspiel die Massenanfahrt von Automobilen sieht, dann weiß man, daß auch unter den Automobilisten ein sehr großer Prozentsatz von Fußballern ist. Und denen wollen wir Gerd Krämers interessantes Fußballspiel mit Würfeln nicht vorenthalten. Es ist nicht nur amüsant, dieses Spiel, sondern regt auch zum logischen Denken an, was man bei den Problemen, die einem der heutige Verkehr zu lösen gibt, unbedingt braucht. Es ist kein „stures" Spiel, bei dem sich alles um den Mittelstürmer dreht, wie einst die Sieben Schwaben um ihren Spieß, sondern es strotzt von Kombinationsmöglichkeiten, tollkühnen Flanken und durchdachtem Filigranspiel. Glück spielt also beim „Der Mittelstürmer bist du" nicht allein die Rolle, sondern auch der Verstand. Die „echten" Fußballer werden viel Freude mit Krämers Spiel haben.

G. M.

Leitfaden der Autotechnik und Autoelektrik

von Joachim Fischer. Umschau-Verlag, Frankfurt a. M., Stuttgarter Straße 20–22. 248 Seiten Taschenformat, 307 Abbildungen. Preis broschiert DM 7.80.

Ein kurzgefaßter technischer Leitfaden in Taschenbuchform, in dem alle wichtigen technischen Einzelheiten moderner Kraftfahrzeuge erläutert werden. Den Teil „Autoelektrik" bearbeitete Dipl.-Ing. Helmut Kümmel.

Taschenfachbuch

der Kraftfahrzeugbetriebe 1958. Krafthand-Verlag Walter Schulz, Bad Wörishofen. 228 Seiten DIN A 6, Pappeinband, DM 6.80.

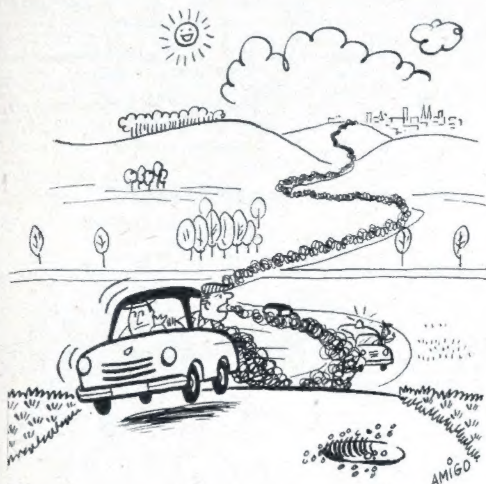
Hier haben wir eine Fleißarbeit vor uns: für fast alle deutschen Personen- und Lastwagentypen seit 1948, es sind etwa 300, sind die wichtigsten Maße und Einstelldaten für Motor, Vergaser und Fahrwerk zusammengestellt, pro Fahrzeug etwa 40 Angaben. Damit kann der Werkstattmann wirklich etwas anfangen.

Die letzte Seite

Ihre Fahne flattert hinten nach

Jemand fuhr auf einer langen, leeren Straße seinem fernen Ziele zu. Plötzlich zog er die Nase kraus: es roch nach verbranntem Öl, mal stärker, mal schwächer. Beunruhigt hielt er schließlich an und öffnete die Motorhaube. Aber da qualmte nichts, das Kühlwasser war nicht zu heiß, der Auspuff sah dicht und solide aus. Und unter der Motorhaube roch es nicht anders als es unter Motorhauben zu riechen pflegt.

Also fuhr der Mann weiter und traute seiner Nase nicht. Bis der Geruch sich verstärkte und schließlich ganz deutlich so roch, wie Zweitakter zu riechen pflegen. Nur war weit voraus kein Zweitakter zu sehen. Und außerdem weiß man aus



„Mensch, Polente! Das ist aber das letzte Mal, daß wir uns für einen Banküberfall einen Zweitakter klauen!"

berufenster Quelle, daß moderne Zweitakter nicht mehr riechen, während alte Zweitakter gemeinhin so langsam sind, daß man sie alsbald überholt. Rätselhaft, sagte sich unser Mann, und wollte gerade das Grübeln über seine Nase aufgeben, als sich ihm beim Runden einer Kurve des Rätsels Lösung auftat:

Da zog mit dem bekannten kraftvollen Schnurren eine Kolonne Bundeswehr-Zweitakt-Jeeps durchs Tal, emsig aus vielen Auspüffen die Dunstwolke nährend, die den Hintermann überzeugte, daß die berufenste Quelle zumindest im Punkte Zweitaktergeruch etwas hartnäsig war. Viribus unitis, mit vereinten Kräften, dieses Motto hätte der Kolonne auf schöngesticktem Wimpel vorausflattern sollen, um anzukündigen, was hinterherflatterte: eine Geruchsfahne von so imposanter Dichte, wie sie im zivilistischen Einzelfahren nie hätte erreicht werden können.

Schnell beschleunigend überholte unser Mann die riechbaren Vaterlandsverteidigungsfahrzeuge. Und in seine tiefe Verwunderung über das, was alles so möglich ist, mischte sich die Hoffnung, daß er, wenn er einmal zu den Fahnen eilen müßte, vor solchen Abgasfahnen verschont bleiben möge.

Obwohl sie radioaktiven Fahnen natürlich vorzuziehen sind.

Lehre

Neulich fuhr mir einer auf ungewöhnlich törichte Weise in einen Testwagen hinein, den ich gerade ins Werk zurückbringen wollte. Nun gibt man um seiner Reputation willen nicht gern ein Auto mit Knitterblech zurück, auch wenn man nichts dazu kann, und da es zudem mein erster selbsterlebter Blechschaden war (abgesehen von einer Affäre mit einem rechtsgesteuerten Auto und einem linken Torpfosten), geriet ich augenblicklich in lodernden Zorn und sagte meinem Kontrahenten einiges über seine blödsinnige, schläfrige, unverantwortliche, strafwürdige Fahrweise.

Aber der war mir über; als ich zum Luftholen innehielt, sah er mich nur milde an und sprach: „Ich verstehe Ihren Zorn nicht. Ich habe doch noch gar nichts gesagt!"

Wirklich, er war mir über . . . Si

Gewöhnlicher oder internationaler Führerschein

Im Süddeutschen Rundfunk hörte ich vor einiger Zeit, daß irgendein Gericht einen Kraftfahrer verurteilte, weil er seinen Führerschein nicht bei sich hatte, sondern dieser sich in einem Büroschrank erst später fand, und weil sein internationaler Führerschein den Mangel nicht hätte beseitigen können.

Der Schreiber dieser Zeilen hat zugegebenermaßen einen Kohlhaasinstinkt. Er hat aber vom Kaiserreich bis heute miterleben müssen, was unsere sehr geehrten Herren Juristen uns in immer neuer Ausrichtung als „Recht" nicht nur vorsetzen, sondern mit Strafe und Geldschaden aufzwingen.

Wenn dieses Urteil eines Obergerichts wirklich zutrifft, dann haben der gesunde Menschenverstand und die Europabewegung wieder einmal eine Schlacht verloren. Wenn nämlich der internationale Führerschein irgendeinen Sinn hat, dann ist seine Voraussetzung der nationale Führerschein, und das Verlangen nach dem nationalen Führerschein bei Vorlegen des internationalen Führerscheins ein typischer Hammelsprung des Amtsschimmels. Wa. O.

Auch ein deutsches Wunder

Vom deutschen Wirtschaftswunder soll hier nicht die Rede sein. Es gibt noch andere Dinge in unserer Bundesrepublik, über die man sich – und keineswegs immer positiv – verwundern muß.

Jetzt ist die Zeit der lieben Frostaufbrüche. Frostaufbrüche sind ein spezifisch deutsches Wunder, das es in Österreich, der Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Holland und Belgien nicht oder fast nicht gibt. In der DDR, mindestens im ehemaligen Königreich Sachsen, auch kaum.

Es ist merkwürdig, daß unsere zuständigen Behörden und Behördenvertreter anscheinend gar kein Empfinden dafür haben, daß Straßensperrungen wegen Frostaufbrüchen oder Frostaufbruchgefahr ein klägliches Armutszeugnis für die Verantwortlichen sind. Aber diese Herrschaften sind ja so hart gesotten, daß sie nicht einmal bemerken, daß sie durch Schilder: „Bei Nässe glatt", „Vorsicht Rollsplitt" usw. ihrer eigenen Fachkunde selbst Armutszeugnisse ausstellen. Was die Frostaufbrüche anlangt, so dürfte es nicht erst seit Casagrande, sondern schon seit Hannibal und seinen Elefanten zu den Grundbegriffen des Straßenbaues gehören, daß auf gründlich entwässertem Planum Frostaufbrüche nicht möglich sind. Woraus sich unter dem Strich ergibt, daß in der Bundesrepublik die Straßenbaubeflissenen noch heute nicht gelernt haben, das Planum unserer Verkehrsstraßen ausreichend zuverlässig zu entwässern – wohingegen in Österreich, der Schweiz, Luxemburg, Frankreich, Holland, Belgien und dem ehemaligen Königreich Sachsen man anscheinend schon seit langen Jahrzehnten auf diesem Gebiet besser Bescheid weiß oder jedenfalls besser zu bauen versteht.

Wie lange noch soll diese Schande des westdeutschen Straßenbaues, die jährlichen Straßensperrungen wegen Frostaufbrüchen, bestehen bleiben? Zur Vermeidung von Formalbeleidigungen beendet hiermit der Schreiber dieser Zeilen die Niederschrift seines Stoßseufzers. Wa. O.

Schrankkoffertechnik



Während die meisten Eigenbauer sich mehr oder minder glücklich in der Blechbearbeitung versuchen, wurde die Karosserie dieses Adler-Roadsters ganz aus Holz aufgebaut. Mag das Heck etwas dicklich geraten sein, so war doch ein Könner seines Faches am Werk; die Holzspanten mit den kunstlederüberzogenen Zwischenflächen und das massiv-hölzerne Armaturenbrett geben dem Wagen einen Charakter handwerklicher Einmaligkeit, der ihm nicht schlecht steht. Si



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belserdruck, Stuttgart. — Printed in Germany. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR, FLUG-REVUE sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN sowie der MOTOR-Test. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährlich DM 7.90 ab 1. Januar 1958; Ausland: DM 41.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto Stuttgart 1 61 37. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Dresdner Bank AG., Freiburg im Breisgau; Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44, Postfach 1042. Preise lt. Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 Millimeter breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 Anzeigen mit 20% Rabatt.



Siebscherkopf

Kammscherkopf

SIEMENS

Siemens-Rasierer mit Tandemschnitt

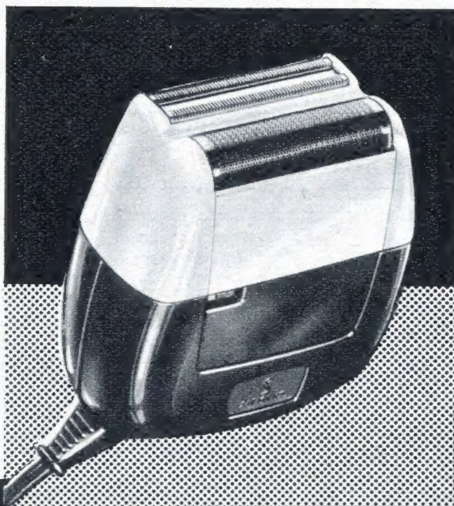
Wer eine wirklich glatte Rasur wünscht, wird sich in den meisten Fällen doppelt rasieren müssen. Der Siemens-Rasierer mit dem Tandemschnitt jedoch sorgt in einem Zuge für eine hautschonende Feinrasur.

Beim Tandemsystem stutzt der Kammscherkopf das Barthaar auf eine Länge, die für die Feinarbeit des Siebscherkopfes besonders günstig ist. Ergebnis: die rasche hautschonende Feinrasur.

Der Siemens-Rasierer mit dem Tandemschnitt steht am Ende einer Entwicklung, die vor mehr als 30 Jahren begann. Bitte überzeugen Sie sich bei einer Proberasur in Ihrem Fachgeschäft, wie leicht und griffig das elegante Spitzengerät aus dem Hause Siemens in der Hand liegt.

98 DM

einschließlich Blankledertasche



SEH 65

SIEMENS-ELECTROGERÄTE AKTIENGESELLSCHAFT